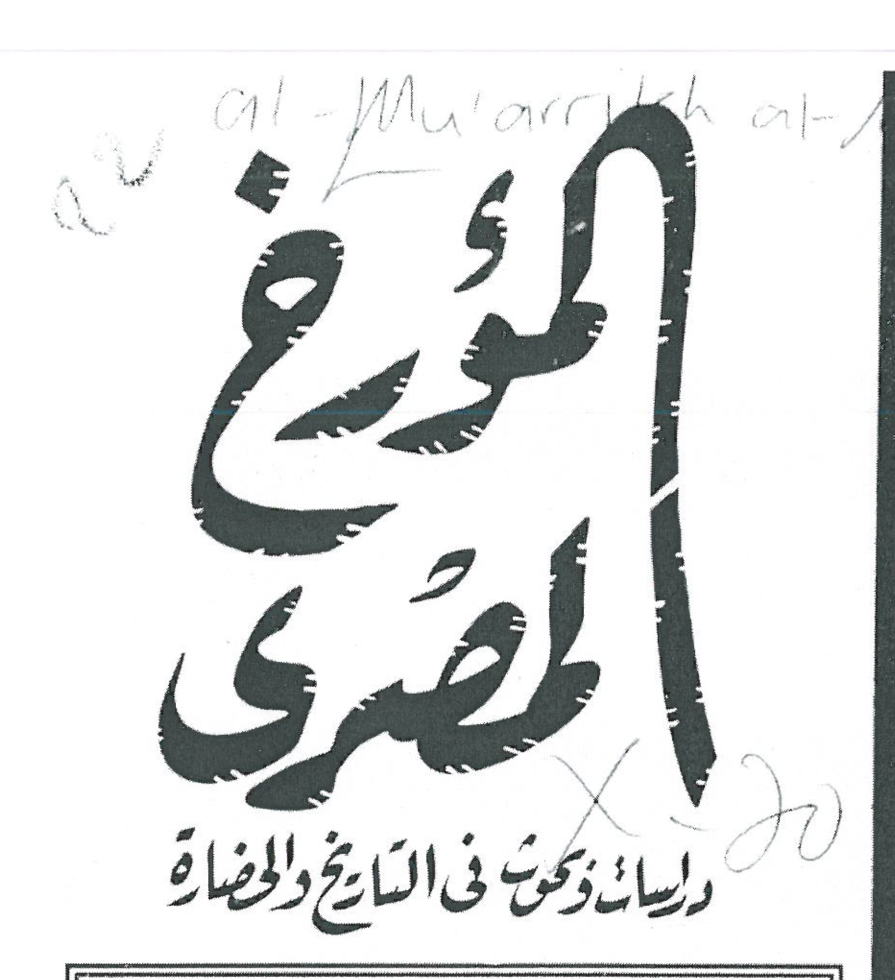
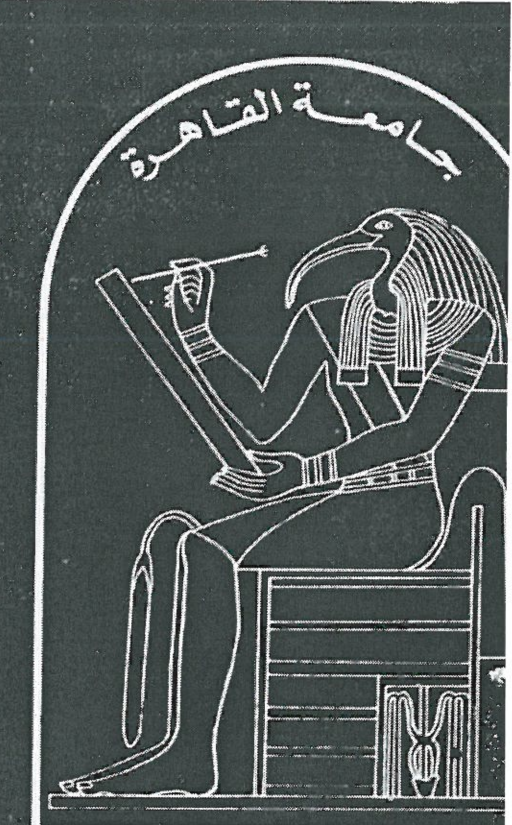
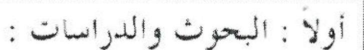






يصدرها قسم التاريخ
كلية الآداب - جامعة القاهرة
العدد العشرون يوليو ١٩٩٨

تطور الأسطول العثماني في ظل أبرز الحضارات البحرية للبحر المتوسط

د. نبيل عبد الحي رضوان
أستاذ مساعد في التاريخ الحديث – قسم التاريخ
كلية الشريعة والدراسات الإسلامية – جامعة أم القرى

المقدمة :

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه وسلم أجمعين ... وبعد .

فإن العلاقات المتبادلة بين الشعوب من أكبر عوامل الرقي ، ولا يمكن إيضاح تقدم الأقوام أو تأخرها بما لها من ميزات جنسية ومعتقدات دينية أو بما تملكه من موارد طبيعية وبشرية ، بل بموقعها الذي أحرزته في علاقتها مع شعوب متباينة في مختلف عصور تاريخها .

فالدولة العثمانية قامت ونمت وازدهرت في حقل تاريخي جمع بين أنقاض الدولة البيزنطية والخلافة الإسلامية ، ومعنى ذلك أن النظم العثمانية تأثرت بأصول تركية ويونانية وبيزنطية ، وبمعنى آخر أن الحضارة العثمانية كانت مزيجًا من حضارة القسطنطينية وبغداد ، وقد نجح الأتراك العثمانيون في استيعاب كثير من عناصر الحضارة البيزنطية ومن تلك العناصر الحضارية الأسطول البحري ، لذلك كان عنوان بحثي « تطور الأسطول العثماني في ظل أبرز الحضارات البحرية للبحر المتوسط » .

فاليونانيون باعتبارهم أمة بحرية ، احتفظوا بجزء من اسم الشعب الروماني وعظمته مدة عشرة قرون ، وحين سقطت القسطنطينية أصدر محمد الثاني (خط شريف) الذي اعتبره اليونانيون دستورًا لهم الأمر الذي جعل فيهم الرياسة الدينية والمدنية لبطريرك القسطنطينية .

وكان معظم التجار والبحارة من اليونانيين أو الأرمن . لذلك نرى أنهم كانوا أهم العناصر المسيحية في الدولة العثمانية ، أما عن شهرة اليونانيين البحرية فذائعة الصيت واستفادة العثمانيين منها كانت كبيرة ومحققة ، كما استفاد العثمانيون أيضًا مما كان لدى البنادقة من تقدم هائل في صناعة البحرية ونظمها في البحر المتوسط . وإذا أضفنا إلى ذلك أن الدولة العثمانية قد ورثت أملاك الدولة المملوكية والتي بلغت البحرية الإسلامية فيها أوج عظمتها اتضح لدينا أسباب عظمة البحرية العثمانية ومدى تأثرها واستفادتها من النظم البحرية الحربية والتجارية للدول التي سبقتها في المنطقة وآلت أملاكها إليها .

والله ولي التوفيق ،،

جغرافية اليونان وآثارها على اليونانيين :

تقع شبه جزيرة اليونان(١) في قارة أوربا ، وهي جزء من جبال البلقان ، تمتد نحو الجنوب ، ويفصلها بحر إيجة ، من جهة الشرق ، عن آسيا الصغرى . أما من جهة الغرب ، يفصلها بحري الأدرياتيكي وأيونا عن إيطاليا وجزيرة صقلية. ويكاد خليج كورنث يشطر اليونان إلى شطرين من ناحية الغرب ، أما خليج سارونا ، فإنه يفصلها من ناحية الشرق .

ويحول دون التقاء هذين الخليجين برزخ كورنث الضيق ، الذي يصل الجزء الشمالي من اليونان بالجزء الجنوبي منها ، أعني البلوبونيس . لذا قامت كورنثة بحمل التجارة البحرية بين الخليجين ، وتحكمت في المواصلات البرية بين الشمال والجنوب(٢) . ومن ثم تنبثق أهمية اليونان من سيطرتها على الطرق المؤدية إلى البحر المتوسط من شبه جزيرة البلقان والبحر الأسود . وعليه فقد كان هذا الموقع الاستراتيجي لليونان في الماضي دوراً بين قوى البر والبحر(٣) .

يزخر البحر الإيجي بالجزر(٤) ، التي تعد بمثابة الجسر ، الذي يربط بين قارتي آسيا وأوربا ، حيث هيأتها الطبيعة لتكون معبراً من آسيا إلى أوروبا ، فعلى أحد جوانبها يقع ساحل آسيا الصغرى الذي يتوغل نحو الغرب بما فيه من خلجان وموانئ طبيعية ومتعددة. كما أنها تتميز بوقوعها على مصاب الأنهار الخصبة ، أي على نهاية الطرق التجارية القادمة من مواطن بعض حضارات الشرق القديم(٥) .

رغم أن العوامل الجغرافية ، التي تشكل البيئة المكانية ، التي وجد فيها المجتمع اليوناني ، ليست الجانب الوحيد الذي أثر على هذا المجتمع ، إلا أنها تركت بصمات واضحة على مسار التاريخ اليوناني ، وعلى خصائص الحضارة اليونانية ، بحيث لا نستطيع أن نغفله إذا أردنا التعرف على هذا المسار وعلى هذه الخصائص.

أول ما يطالعنا ، إذا نظرنا إلى بلاد اليونان ، هو أن طبيعتها الجغرافية ، ليست امتداداً سهليًا مبسطًا ، وإنما ذات طبيعة وعرة في عمومها ، حيث أن

الجزء الجنوبي من شبه جزيرة البلقان ، ويشمل ابيروسس وتساليا ، ثم شبة جزيرة البلوبونيز ، وجزر بحر إيجة(٦). كما تنتشر سلاسل جبال بندوس في البلاد من أقصاها إلى أقصاها . فيما تراها محاذية لبحر إيجة في الشمال الشرقي ، ثم في داخله شرقًا ، حيث نراها محاذية للبحرين الأدرياتيكي ، والأيوني في الغرب ، فهي – سواء متعمقة في البحر ، أو محاذية له – تمتد في كل مكان من الشمال إلى الجنوب. ثم تتجزأ إلى قمم متداخلة وسلاسل صغرى يقطع امتدادها خليج كورنثا . ثم تظهر مرة أخرى في الجزر الوعرة المتعددة والمنتشرة في شرقي البحر المتوسط(٧). فبسبب تلك الطبيعة الجبلية ، لم يستطيع اليونانيون ، إلا أن يكونوا بحارة ، خاصة وأن بلادهم محاطة بالبحار .

والناظر إلى خريطة هذه البلاد يستطيع أن يصف القسم غير الجزري من بلاد اليونان ، بأنه مجموعة من الألسنة (أو الرؤوس) والخلجان والمضايق – وهذه التعاريج الكثيرة ، هي بالضرورة موانيء طبيعية تحتمي فيها المدن من عاديات البحر ، مما سهل مهمة الملاح القديم . كذلك نجد الهدوء الذي يمتاز به البحر المتوسط بوجه عام ، وبحر إيجة ، بوجه خاص . وقد شكل هذا البحر اليوناني الصرف ، عنصراً أساسيًا في حياة اليونان الملاحية والتجارية والسياسية وهجرتهم أيضًا بالإضافة إلى أدبهم ، حيث كان الهدوء هو الذي ساعد على تشجيع اليونانين على ركوب البحر في فترة مبكرة من تاريخهم ، ساعين على تعويض ما كانوا يجدونه في بلادهم الأصلية من ضيق في موارد الحياة ، كما تشجعهم على الملاحة أيضًا كثرة الجزر في بحر إيجة التي تزيد على عدة مئات ، بالفعل ، لأنها تنتشر انتشارًا مستمراً في أرجاء هذا البحر ، حيث لايكاد المبحر فيه أن يفقد منظر الأرض أبداً(٨) .

هكذا ، يعتبر بحر إيجة عبارة عن بحيرة كبيرة خلقتها الطبيعة لتوصل بين مختلف المناطق الساحلية في هذه المنطقة ، لذلك تعتبر مثالاً لاتصال السكان ، وتسهيل التبادل التجاري بينهم ، وللإنتشار الحضاري ، كما نجد في الركن

الشمالي الشرقي من هذا البحر ، مضيق البسفور والدردنيل اللذان لا يعتبران حاجزاً فاصلاً ، بل أداة وصل بين آسيا وأوربا ، إذ نرى وسط هذا البحر أشباه الجزر تمتد من آسيا الصغرى وشبه جزيرة اليونان بصورة متقابلة تقرب المسافة بين القارتين . كما أن أكبر تلك الجزر وأهمها كريت التي تعتبر حلقة تربط بلاد اليونان بآسيا الصغرى وسواحل سوريا ، بالإضافة إلى استخدامها كمحطة في الطريق البحري إلى مصر(٩) .

وهكذا ، تشجع البحارة على الملاحة في البحر المتوسط ، لما فيه من جزر عديدة فاتخذوا هذه الجزر محطات يرسون على شواطئها ، ويأمنون إليها ويتمون منها رحلاتهم .كما كانت شواطئ البحر المتوسط ، بشكل عام ، شواطئ متعرجة، هي بالضرورة موانيء طبيعية تحتمي فيها المدن من هجمات البحر ، مما يسهل مهمة الملاح .

وفي الشرق - الشاطيء الغربي لشبه جزيرة آسيا الصغرى - حيث هاجر اليونانيون إليها واستقروا فيها وأقاموا عدداً من المدن ، وفي الوسط ، حيث توجد أعداد من الجزر في هذا البحر اليوناني ، بل إنه في حقيقة الأمر ، لايعدو أن يكون خليجًا واسعًا . ولقد شجع ذلك الهدوء اليونان على ركوب البحر في فترة مبكرة من تاريخهم ساعين لتعويض بلادهم الأصلية من ضيق الموارد وصعوبة الحياة ، لذلك استخدم اليونانيون البحر ، كمهاجرين بشكل أفراد وجماعات أو بشكل موجات بشرية(١٠).

لقد كان لكل جزيرة ، ولكل رأس ، ولكل خليج في بحر إيجة شكلاً خاصًا ، يمكن تمييزها من مسافة بعيدة ، لذلك تكون هذه الجزر والرؤوس والخلجان نقاطًا معينة ، وإشارات طبيعية ، فهي ترشد البحارة إلى معرفة الطريق فتغنيهم عن البوصلة ، بالإضافة إلى ذلك التيارات الدائمة في بحر إيجة ، والتي تساعد السفن إلى السير في الذهاب والإياب ، إذ أن هناك تياراً بحريًا في وسط بحر إيجة من الشمال إلى الجنوب ، ويعاكسه من الجنوب إلى الشمال تياران على

جانبيه . كما أن الرياح تخضع في البحر المتوسط إلى نظام ثابت وقواعد معينة اكتشفها الملاحون اليونانيون ، منذ أقدم العصور ، عن طريق الملاحظة والتجربة ، واستندوا إليها في تحديد مواعيد أسفارهم وتعيين إتجاهاتهم .

إن كل تلك الظروف الطبيعية والعوامل المساعدة قد ساعدت اليونانيين على تعلم فن الملاحة ، لارتيادهم البحر المتوسط(١١).

وهكذا ، اتجه أول توسع قام به اليونانيون صوب الشرق ، حيث شواطىء آسيا الصغرى ، التي لاتختلف في مظهرها الجغرافي عن اليونان ذاتها ، لكنها أكثر خصوبة ، وذلك لتغطية حاجاتها من الحبوب(١٢) . ومن ثم فقد بدأ اليونانيون يولون وجهتهم نحو البحر ، بشكل متزايد في محاولة البحث عن مواردهم ، التي باتت قاصرة على تغطية ضروراتهم المعيشية(١٣).

لم يقف التوسع اليوناني عند آسيا الصغرى ، بل إن اليونانيين بعد أن تقدموا في فن الملاحة ، واطلعوا على أحوال البلاد الأجنبية وشاهدوا السهول الواسعة والمحصولات الكثيرة ، استمروا في الهجرة وأخذوا يؤسسون المستعمرات لهم في البحر الأسود(١٤).

لقد عرفت بلاد اليونان التجارة في فترة مبكرة من تاريخها . ونرى ذلك واضحًا ابتداء من الفترة التي تتحدث عنها الإلياذة والأوديسا ، أي الفترة ما بين أوائل القرن الثاني عشر وأواسط القرن التاسع قبل الميلاد . وقد تزايد هذا النشاط التجاري بإطراد ، حتى أصبح يشكل المورد الاقتصادي الأول في المجتمع اليوناني ، حتى قبل بدايات القرن السادس قبل الميلاد(١٥) .

ولم تلبث أن صارت تشكل قسمًا أساسيًا من موارد الإنتاج التجارية . وبطبيعة الحال ، تبعت التجارة قيام الصناعة التي كان لابد أن تتزايد من مرحلة لأخرى ، بقدر المستطاع دائرة التبادل التجاري بين بلاد اليونان وجيرانها ، وأدى

هذا بدوره إلى قيام طبقة من أصحاب الحرف ، سيطرت بدورها على قسم من موارد الإنتاج(١٦).

كما اتجه اليونانين ، أيضًا ، نحو الغرب بسبب قرب جنوب إيطاليا منها ، فدخلوا خليج تارنتم وجزيرة صقلية والتي تعد من أغنى الأصقاع التي استعمرها اليونان ، وذلك لأن الطبيعة وهبت صقلية ما حرمت منه بلاد اليونان في القارة الأوربية ، من حيث التربة التي لايكاد ينفذ خصبها بفضل أمطارها وحمم بركانها، كما كانت تنتشر فيها السهول الغنية ، التي ترعاها الماشية ، وتنمو على منحدرات تلالها أشجار كثيفة . أما البحار ففيها أسماك تفيض عن حاجة أهل صقلية(١٧) . وكان اليونانيون قد أوقعوا بالقرطاجيين(١٨) هزيمة ساحقة في جنوب إيطاليا وصقلية ، عندما حاول هؤلاء أن ينهبوا المستعمرات اليونانية هناك(١٩) .

وقد جاء الصراع بين اليونانيين والقرطاجيين نتيجة طبيعية لعاملين رئيسيين، الأول : سيطرة قرطاج ، والتي تنتهي شرقًا عند شواطئ صقلية ، ومحاولة قرطاجة على إبقاء هذا الجزء كمجال حيوي اقتصادي وهو أمر يعتبر منطقيًا منذ أن أسس الفينيقيون المهاجرون مستوطنات لهم على قسم من الشاطئ الأفريقي في هذه المنطقة ، في القرن التاسع قبل الميلاد.

وتعد قرطاجة مقدمة للمستوطنات الفينيقية ، ولم يقتصر تطورها على الزعامة السياسية القرطاجية في هذه المنطقة ، إنما تخطتها لتكتسب صفة اقتصادية تجارية ، تدرجت لتتحول مع الزمن إلى سطرة تجارية كاملة .

أما العامل الثاني لهذا الصراع ، فهو التوسع اليوناني الاستيطاني في غربي البحر المتوسط ، الذي ابتدأ في الشطر الأخير من القرن الثامن قبل الميلاد ، ووصل أقصاه في الشطر الأول من القرن السادس قبل الميلاد ، فانتشرت المدن اليونانية على شواطئ القسم الجنوبي من شبه جزيرة صقلية ، وكما كان الأمر في حالة قرطاج ، فقد كان الاستيطان اليوناني إلى جانب صفته السياسية له صفة اقتصادية،

وفي ضوء ذلك تكون مقومات الاحتكاك بين اليونان وقرطاجة قد توفرت . ومن ثم يصبح حدوث صراع أمراً لامفر منه(٢٠) .

يرجح أن أسباب ودوافع حركة الانتشار والاستيطان ، جاءت كنتيجة حتمية لتدهور إمبراطوريات الشرق القديم ، وبالذات تدهور السيطرة الفينيقية على مياه شرقي البحر المتوسط ، التي كانت تحد من نشاط الإغريق ، حتى مصر ، التي كانت قوة كبيرة لها كيانها في المنطقة ، أصبحت في ذلك الوقت تعاني انهيار مستمرا أفقدها نفوذها وقيادتها . كما أدى تكدس دويلات المدن في المساحات الضيقة وتمسك كل منها باستقلالها كقوة مستقلة ذات سيادة إلى الاحتكاك وقيام المنازعات بسبب الحدود والمصالح والتنافس على السيطرة التجارية فيما بينها من أجل فرض نفوذها على أكبر رقعة من العالم المسكون . قد ساعد على ذلك تزايد عدد السكان بدرجة لا تتناسب مع المساحة الزراعية . ومن ثم دفعت مشكلة « البحث عن الغذاء » السكان إلى الهجرة . ومن هنا كان الانتشار تنفيثًا حتميًا للضائقة الاقتصادية والغذائية للسكان ، وقد ساعد البحر وقيام الأساطيل الصغيرة للمدن على هذا الانتشار(٢١).

يتبين من العرض السابق مدى أهمية جغرافية اليونانيون ، وأثرها في تكوين نشاطهم البحري مما أكسبتهم الخبرة البحرية الواسعة التي كان لها - كما نرى فيما بعد - تأثير في تطور الأسطول العثماني والتفوق البحري المستمر . ومما لاشك فيه أن بحرية الدول العثمانية قد تأثرت فى تطورها وارتقائها بما كان لدى اليونانيين من خبرة ومهارة بحرية خاصة بعد أن وصل نفوذ العثمانين إلى بلادهم .

النهضة البحرية الإسلامية من صدر الإسلام إلى أواخر العصر المملوكي :

لم يكن العرب في صدر الإسلام مهرة في صنع السفن وركوب البحر ، لذلك استعانوا بالروم واليونان وغيرهم من الأمم التي دانت لهم وخضعت لحكمهم في شواطيء البحر المتوسط ، إذ كان فيهم ملاحون وبناؤون أتقنوا هذه الصنعة وبرعوا فيها . ولما استقر ملكهم واتسع سلطانهم ورست أساطيلهم على موانيء

البحار البعيدة ، وتكررت ممارستهم للبحر وثقافته برع منهم صناع تفننوا في تشييد السفن الحربية(٢٢) وبعد أن أدركوا أهمية القوة البحرية الحيوية لدولة فتية ناشئة ، قرروا استخدام نفس الأسلحة التي استخدمها أعداؤهم في المجال البحري خاصة وأنهم أمم بحرية ، وسرعان ما تقدموا في فن الملاحة وبناء السفن ، واكتسبوا معرفة وثيقة بالبحر المتوسط ، وغيره من البحار ، إذ أن إنشاء القواعد البرية الملائمة وهو أحد الشروط اللازمة للقوة البحرية قد أيقظ رغبتهم البحرية .

وقد كانت سفن المسلمين تشبه إلى حد بعيد سفن الإغريق والرومان على ، أنها ذات حجم كبير لاستيعاب عدد كبير من البحارة . وما أن استقر المسلمون على شواطئ البحر المتوسط حتى أحدثوا تغييراً سريعًا ، فقد تمكنوا بعد أن سيطروا على صناع السفن أن ينشئوا أسطولاً(٢٣) حربيًا قويًا ، متابعين للأصول الفنية المعروفة عند الفينيقيين واقتبسوا الهيكل العام للسفينة المعروف في البحر المتوسط وقتذاك . وقد استطاع المسلمون أن يسيروا نحو التفوق وأن يحلوا محل الأمم البحرية(٢٤) ويظهر لنا هنا مدى تأثير الأمم البحرية ، مثل الروم واليونانيين والفينيقيين وغيرهم على البحرية الإسلامية ، التي استمدت أصولها منها ثم طورتها بما يناسب العصر والبيئة .

كما وضع المسلمون أسماء للسفن بحسب اختلاف أشكالها وتباين أحجامها، فمنها ما صنعوه على أشكال بعض الطيور كالعقاب ، ومنها ما صنعوه على أشكال بعض الأسماك والحيتان والحيوانات كالفيل والأسد والفرس والدلفين . ومهما تعددت أشكال السفن فإنها لم تخرج عن كون جزئها الغاطس صمم على شكل الحوت(٢٥) .

لقد تطورت أسماء السفن في القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي بسبب إقبال الدول الإسلامية على الإكثار من إنشاء الأساطيل (العمارات) لصد غارات الأفرنج ، ومن أهمها ما يلي :

أولاً : (الشيني) وهو الزورق الكبير GALLEY، ويقابلها بالفرنسية GALESE، وفي الإيطالية GALERA . ويشك دوزي – فيما يذكر أحد الباحثين – في

أنها من أصل عربي ، وتوضحها المعاجم على أنها المراكب المعدة للجهاد وهي أقدم أنواع السفن ، وكانت من أهم القطع التي يتألف منها الأسطول الإسلامي أو الروماني ، لأنها كانت أكبر السفن وأكثرها استعمالاً لحمل المجاهدين . وكانوا يقيمون فيها أبراجًا ، وقلاعًا للدفاع والهجوم . كما أن متوسط حمولة الشيني ١٥٠ رجلاً ، ويجدف فيها بمئة مجداف ، وقد استمر اسم الشيني معروفًا حتى عهد الدولة العثمانية(٢٦).وقامت الشواني بزيارات متكررة لميناء (وقور) بجوار تونس ، وقد انشأ عبيد الله المهدي(٢٧) دار الصناعة بالمهدية عام ٣٠٣هـ / ٩١٥م ، وشيد بها تسعمائة شونة(٢٨) .

ثانيًا : (الطراد) وهي سفينة صغيرة سريعة ، تعد من المراكب الحربية الأكثر شبهًا بالبرميل الهائل من السفينة ، وكانت تستعمل في حمل الخيول والفرسان ، وأكثر ما يحمل فيها أربعون فرسًا ، واستعملها الإفرنج فأطلق عليها الأسبان اسم TARIDA وأطلق عليها الإيطاليين اسم TARTANA والفرنسيون TARTAN(٢٩) .

ثالثًا: (الشلندي) هي مراكب حربية كبيرة ولها أهمية في الأساطيل لا تقل عن الشيني، وأصلها في اللاتيني CHELANDIUM ومعروفة عند العثمانيين باسم (ماعونه) التي يعرفها البنادقة باسم MAHON ولها ساريتان أو ثلاث، ويبلغ طولها ١٩٥قدما وعرضها ٣٣قدما ، ومجهزة بـ ٢٤ مدفعا ، وحمولتها ٦٠٠ شخص.

رابعًا : (الجلاسة) تعريب لفظ GALEASSE الفرنسية ؛ وهي نوع من السفن الحربية الكبيرة تسبر بالشراع والمجاديف وهي أثقل وأقوى من الشيني ، كانت شائعة الاستعمال في البحر المتوسط ، وقد عرف القرطاجيون والرومانيون وغيرهم، وبقيت إلى عهد الدولة العثمانية لم يتغير شكلها(٣٠).

وقد فقد المسلمون سيطرتهم على البحر المتوسط ، منذ قيام الحركة الصليبية ، وتمكن الغرب المسيحي من السيطرة على سواحل هذا البحر وجزره وتجارته حتى أصبح بحراً أوربيًا ، وورث الأيوبيين والمماليك في مصر والشام ،

وواصلوا سياستهم نحو اخراج الصليبيين من اماراتهم الباقية على الساحل الشامي ، حيث عكا وطرابلس وانطاكية وما تبعها من قلاع وثغور ، إلا أن المماليك كانوا فرسانا قوتهم برية في أساسها ، بالإضافة إلى أنهم عانوا عجزاً كبيراً في مواد بناء الأساطيل ولاسيما خشب السفن ، فأشجار السنط الموجودة في جنوب الدلتا وصعيد مصر وشبه جزيرة سيناء قد نضبت(٣١) فضلاً على كراهيتهم للحروب البحرية إذ كانوا في أواخر الدولة الأيوبية يرغمون عليها ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى كان سوء معاملة الدولة للبحارة في الأسطول ماديًا واجتماعيًا سببًا في اعراض الكثيرين عن العمل البحري(٣٢) على أن هذه العوائق في مجموعها تعني أمام بعض سلاطين المماليك الذين أنشأوا بعض الأساطيل لمواجهة الخطر الصليبي الكائن في جزر البحر المتوسط ولاسيما قبرص . ولقد إهتم السلطان الظاهر بيبرس (٦٥٨ - ٦٧٦هـ / ١٢٦٠ - ١٢٧٧م) بإنشاء قوة بحرية لمواجهة أعدائه(٣٣) كما استطاع السلطان الأشرف خليل بن قلاوون أن يحقق انتصاراً بحريًا على الصليبيين في سنة(٦٨٣هـ / ١٢٩١م) ، وأن يخرجهم من آخر معاقلهم في عكا ، ويطهر بلاد الشام من آخر فلولهم(٣٤) .

فيما بعد أهمل سلاطين المماليك أمر الأسطول وركزوا اهتمامهم على تنمية مواردهم الاقتصادية ، والممثلة في المتجر السطاني .. مما أفسح المجال للعالم المسيحي ليضطلع بمهمة السيطرة على البحار بوجه عام والبحر المتوسط بوجه خاص ، فأخذت الدول والإمارات الأوربية على الأخص الأمة اليونانية تشييد الأساطيل ، وتبني السفن في ظل غياب المسلمين .

التكتل الصليبي وأثره على مسلمىأسبانيا والساحل الشمالى الأفريقى:

ظلت شبه الجزيرة الإيطالية منقسمة إلى دويلات صغيرة ، ولذلك استطاعت الدولة الوطنية الحديثة التي تكونت في فرنسا أن تجد في شبه الجزيرة الإيطالية مكانًا لتوسعها ، ونشأت في أوروبا ضرورة محاولة المحافظة على التوازن بين الدول ، ومنع أحداها من النفوذ المطلق في شبه جزيرة إيطاليا ، وذلك بتكتل بعضها مع

بعض ، مرة إلى جانب فرنسا ، ومرة أخرى إلى جانب أسبانيا . ومن ثم تركز الصراع بين أسرة هبسبرج(٣٥) ، التي قوي بأسها بمجيء شارل الخامس امبراطوراً في ٩٢٥هـ / ١٥١٩م ، وبين أسرة فلوا(٣٦) .

وختم الصراع بمعاهدة كاتو كمبرسيس CATEAU – CAMBRESIS سنة ٩٦٧ هـ / ١٥٥٩م وانتهت بالتفوق الأسباني في أوروبا(٣٧) وزاد العدد الإجمالي للسفن الحربية التي تعتمد عليها أسبانيا ، إذ أنطوى تحت لواء الأسطول الأسبانى سفن نابولي وصقلية وجنوه وفي بعض الأوقات كانت تنضم إليها سفن موناكو وسافوي وتوسكاني ومالطة ، كما كانت تستأجر بعض السفن عند الحاجة(٣٨) . إن انضمام سفن تلك الإمارات الإيطالية إلى أسبانيا أنعش الأسطول الأسباني وزاده خبةه وأكسبه أهمية نظرًا لما تتمتع به تلك المناطق من خبرة بحرية متأصلة .

وقد كان من نتائج معاهدة كاتو كمبرسيس على حوض البحر المتوسط ، تحول نظر فيليب الثاني(٣٩) ، بعد هذه المعاهدة إلى أسبانيا ، فاتخذ مقره فيها ، بعد أن كان بالأراضى المنخفضة ، وفي أسبانيا وجه فيليب الثاني قوته إلى اضطهاد البقية الباقية من مسلمي الأندلس الذين كانوا ينبوع ثروة البلاد الصناعية ، وسل سيفه على رقاب المسلمين هناك ليكرههم على التنصر . وقد حدثت في حوض البحر المتوسط بعض الأحداث ، التي أثارت الأسبان عليهم ، وذلك أن المجاهدين البحارة أغاروا على سواحل أسبانيا لنجدة اخوانهم المسلمين ، فأرسل فيليب حملتين ضدهم لم يكتب لهما النجاح ، كذلك حاصر الأتراك العثمانيون مالطة في سنة ٩٧٣هـ / ١٥٦٥م ، ونتجة لذلك صدرت قوانين في أسبانيا باضطهاد المسلمون الذين يكتمون إسلامهم ، وأخذ فيليب يسفك دماء الرجال والنساء والأطفال ويشتت بعضهم في براري أسبانيا المجدبة ، حتى تم طردهم نهائيًا منها . وكان فيليب قد عهد للقضاء على مسلمي أسبانيا إلى أخية دون جوان ، فلما تم له ذلك كلفه بتخليص قبرص من الأسطول العثماني ، فلما فشل في ذلك استنجد

ببعض القوي المسيحية ، خاصة تلك التي تمتلك سفنًا حربية ولها خبرة في هذا المجال(٤٠) ولعل ذلك يدل على أن أسبانيا لاتستطيع أن تحقق انتصاراً بحريًا إلا بمساعدة القوى البحرية الأخرى ، مما يؤكد ضعف امكانياتها البحرية وخاصة في مجال الخبرة .

تطور الأساطيل المسيحية وأثره في المواقع البحرية :

كان الأسطول المسيحي في القرن السادس عشر عبارة عن مجموعة من سفن شراعية وسفن الغاليوت ، فضلاً على سفن ضخمة مساعدة تستخدم لتقديم الإمدادات ، لذلك يمكن اعتبارها سفن حربية لأنها تحمل السلاح . وقد بلغ عدد تلك السفن لذلك الأسطول قبل موقعة جربة عام ٩٨٦ هـ / ١٥٦٠ م مائة وأربعة وخمسين سفينة حربية من بينها سبع وأربعون سفينة شراعية وأربع سفن غاليوت ، وهي تمثل نسبة سفينة شراعية واحدة لكل ثلاث سفن تجديف ، وبالإضافة إلى السبع والأربعين سفينة سابقة الذكر وكان هناك أسطول آخر مهمته القيام بواجب الدفاع عن الساحل الأسباني لم يشارك في حملة جربة وحوالي عشر سفن تخص فرسان مالطة وتوسكاني وجنوه وسافوي(٤١) .

إن التدابير التي اتخذها فيليب الثاني لانتزاع جربة ، التي يساعدها في تقديره قوة الاحتياطي ، إذ اعتقد فيليب في شوال ٩٦٨هـ / يونيو ١٥٦٠م – وهو يقدر سفنه الشراعية المحتملة – أن هناك أربعًا وستين سفينة شراعية . وهذا العدد يمكن أن يكون صحيحًا ولكنه يتضمن عشرين سفينة شراعية هربت من (جربة) . لهذا فإنه إذا أضفنا الأربع والأربعين سفينة الأخرى إلى السبع والأربعين الموجودة في الحملة ، فإن المجموع سيكون واحداً وتسعين سفينة شراعية . أن العدد الإجمالي للسفن الحربية ، التي اعتمدت عليهما أسبانيا بعد معاهدة كاتو كمبرسيس عدد كبير ، لكن كارثة جربة(٤٢) خفضت العدد إلى أربع وستين سفينة ، ويبدوا أنه فقد عدد كبير من السفن المسيحية عند جربة ، حيث وقع معظمها في أيدي المسلمين ودخلت في خدمتهم ، مما شكل خطراً على البحرية المسيحية .لذلك

كان رد الفعل في دار الأسلحة الإيطالية سريعًا ، ففي صقلية فرضت ضرائب جديدة للقيام بإنشاءات بحرية . أما نابولي فقد بنت سفنًا شراعية جديدة حلت مكان السفن المفقودة في جربة . وفي نفس الوقت كان مديتشي دوق فلورنسا يزيد من مجهوداته البحرية ، كما كان يفعل دوق سافوي ، ووصلت خطابات تأييد إلى فيليب الثاني ، أنه باستطاعته أن يستأجر سفنًا شراعيه من جنوه ، وفي هذه الأثناء كان أندريا دوريًا يعيد بناء أسطوله الخاص إذ أنه اشترى سفينتين شراعيتين من الكاردينال سانتا فيور SANTAFIORE (٤٣) .

تتبين من خلال ذلك مدى خشية حكام الدول الكاثوليكية من استئناف الهجوم العثماني ، فأخذوا في تحديث قواتهم المسلحة في وسط البحر الأبيض المتوسط . كما أعد فيليب الثاني برنامجًا كاملاً لبناء التحصينات(٤٤) مما أدى إلى ضخامة الأسطول المسيحي بصفة عامة ، والأسباني بصفة خاصة ، إذ اعتمدت أسبانيا في تنمية مقدرتها البحرية على الشعوب اليونانية التي لها خبرة واسعة في هذا المجال ، فضلاً عن حقد البعض على الإسلام والمسلمين ؛ إذ سبق للعثمانيين أن استعانوا باليونانين وبغيرهم من الأمم البحرية في إنشاء الأسطول العثماني .

هكذا تطورت صناعة السفن المسيحية نتيجة اندماج خبرة أهالي البحر المتوسط وأوربا الشمالية ، حيث أنتجوا سفنا تلائم ، بدرجة كبيرة ، المحيطات الهائجة في الشمال والغرب حيث أنها سفن قوية وقصيرة وسهلة الملاحة نسبيًا كما تحتاج إلى عدد قليل من البحارة حيث تسير بصار واحد ذي شراع مربع الشكل. أما دول البحر المتوسط فإنهم طوروا سفنهم ذات المجاديف ، فأصبحت تتصف بطولها وخفتها وحاجتها إلى عدد كبير من المجدفين لاستخدامهم في الجو الهادئ أو عند دخول أو مغادرة الميناء . فمثلاً سفن البندقية كانت تقوم برحلات منتظمة لانجلترا والفلاندرز(٤٥) وكانت المساحة المستخدمة للبحارة والمؤن الضرورية لمعيشتهم كبيرة مما يترك حيزا صغيرا للشحن ، وبناء على ذلك استخدمتها دول

البحر المتوسط لنقل الشحنات الكبيرة نوعًا فسيحًا من سفن شمال أوروبا. كما قاموا بوضع تحسينات وذلك بإضافة صاري أو بمجموعة سواري ، كما أضافوا ، أيضًا ، إلى سفنهم شراعًا مثلثًا كالمستخدم في السفن الشراعية العربية، علاوة على الأشرعة المربعة . ولقد كانت تلك النماذج قد ظهرت في منتصف القرن الخامس عشر ، حيث نتج عنه السفينة الشراعية بارك BARQUE التي أفادت في التوسع والاستعمار الأوربي . ثم طور البرتغاليون هذه السفينة وانتقلوا من بارك إلى سفن الكرافل CARAVEL ، وهي سفينة تصل حمولتها إلى سبعين طنًا ، ومنها تطورت إلى سفن الكراك CARACK ، والتي تبلغ حمولتها ألفي طن. وكانت عملية الكشوف تحتاج إلى سفن صغيرة ، حيث أنها تبحر بالقرب من الشواطئ والخلجان الضحلة ، لكن بعد حركة الكشوف احتاجت أوروبا إلى السفن الكبيرة وذلك لنقل البضائع والجنود ورجال الإدارة . وكان التطور النفسي البحري في القرن السادس عشر أظهر تقدمًا بطيئًا عما مضى(٤٦) وذلك نتيجة للتبادل الثقافي البحرى بين شعوب البحر المتوسط وأوروبا الشمالية الأمر الذي أدى إلى التفوق البحري لأوروبا المسيحية فتمكنوا من السيطرة والاستعمار لقارات العالم ، في الوقت الذي تفرغت فيه الدولة العثمانية للدفاع عن الأراضي الإسلامية وفتح القارة الأوربية ، نجد إنحصار اهتمام الدولة في صناعة الأسلحة البرية وسفن البحار المغلقة ، فأصبح العثمانيون بذلك غير متكافئين في العدة مع النصاري ، لاعتمادهم على السفن التقليدية مثل الشواني والبرجا(٤٧) .

أثر نهضة بحرية البندقية على نهضة البحرية العثمانية :

ترجع نشأة الأسطول العثماني إلى رغبة الدولة العثمانية في القضاء على أسطول جمهورية البندقية ، والتي استحوذت على أجزاء كبيرة من ممتلكات الدولة البيزنطية ، وذلك مقابل الخدمات التي قدمتها البندقية للحملة الصليبية الرابعة ، حيث اتجهت إلى القسطنطينية وأطاحت بحكم الدولة البيزنطية ، التي استقرت مؤقتًا في طرابزون على الساحل الجنوبي للبحر الأسود . كما كونت البندقية

بعض الجزر والمواقع في شبه جزيرة البلقان كانت لاتزال تحت سيطرة الدولة البيزنطية والدولة اللاتينية . لذلك لم يكن في مقدرة الدولة العثمانية قهرها دون أن يكون لديها سلاح بحري ، وفي نفس الوقت كان فتح الممتلكات البيزنطية واللاتينية أمراً ضرورياً لسلامة الممتلكات العثمانية . وهناك عامل آخر حمل العثمانين على إنشاء أسطول يتمثل في أن البندقية منها العقبة الرئيسية في تأمين الفتوحات العثمانية في أوروبا وفي الجزر القريبة منها وفي الحوض الشرقي للبحر المتوسط ، لذلك كان بناء الأسطول العثماني ضرورة حتمية للتغلب على أسطول جمهورية البندقية(٤٨) .

لقد كانت البندقية ، من القرن الحادي عشر إلى القرن السادس عشر الميلادي ، أعظم دول البحر الأبيض المتوسط ، وغدت تملك البحر الأدرياتيكي وأصبحت سيدة بحار الشرق فبلغت طيلة تلك الحقبة أقصى درجات الغنى والرخاء . ويرجع ذلك لتضافر عدة أسباب أبرزها نمو الحياة الاقتصادية فيها نمواً عظيماً وازدهار واضحاً .

وقد كانت البندقية مدينة تجارية كبيرة توجه سكانها وبشغف نحو البحر ، إذ ضربت الدولة لهم المثل فى ذلك ، ففي بداية القرن الحادي عشر أنشئت دار الصناعة البحرية وأخذت تتوسع تدريجياً على مر الوقت ، ومع اتقان العلم بالمستحدثات والمخترعات اللازمة أصبحت تبنى فيها السفن من مختلف الأنواع فأنشئت السفن الحربية كالغلايينGALEES الطويلة السريعة والتي يسيرها صفان من المجدفين ، والسفن ذوات الطبقات الثلاث والأربع التي يطلق منها الرماة سهامهم والمدافع التي تقذف الحجارة ، هناك أيضاً ، نوع من السفن المسمي بالقطط CATT ، وهي أكبر الغلايين المزودة بآلات حربية قوية والتي يدفعها مئتي جداف .

أما السفن التجارية ، فقد كانت أقل نسبياً في شكلها وأغلبها شراعية ، وأكبر حمولة وأعلى جانباً وأبطأ سيرا . ولقد اهتمت الجمهورية بها إذ حرصت

على أن تشرف على بناء السفن حتى ما كان يبنى منهـا لحسـاب الأفـراد . فكـان يشترط في كل سـفينة تبني علـى أرض البندقيـة أن يكـون لهـا مواصفـات معينـة ، وبذلك أمكن الحصول على وحدات السفن التجارية ، التي تسمح في وقت الحرب بتحويلها إلى سفن حربية . ومن ثم بتكوين أساطيل عدة متجانسة تمامًا(٤٩).

والحق أن جمهورية البندقية ، وهي قوة غربية وافدة من وسط أوروبا تسللت إلى عدة مناطق في الحوض الشرقي للبحر المتوسط ، كان لها مراكز محطـات بحريـة على ساحل البلوبونيز (المورة)(٥٠) وهي مودون MODON وكـورونCORON ونابليـا NAUPLIA وكورنثـة CORNTHE ، وفي بحـر الأرخيـل نجريبـون VAGREPONT وأنــدروس ، ANDROS وخيــوسCHIOS ، ولمنـــوس ، LEMONS ، والميروس ALMYROUS على خليج فوفو ;VOLOK, SHG,KD THESSALONIQUE في مقدونيـة ، وابيـدوس ، ABYDOS في الدردنيـل ، ورودستو RODOSTO على بحر مرمرة . وبذلك وصلت البندقيـة للقسـطنطينية ، حيث أصبح لهم حي بأكمله ، بل ذهبت سفن البنادقة إلى أبعد من ذلك إلى القـرم الأسود ، وحتى طانا عند طرق بحرازوف(٥١) . ومن ثـم فقـد تضـاربت أهـداف الدولة العثمانية مع مصالح البندقية ، مما أدى إلى قيام صراع حربي بينهمـا . وكـان هذا الصراع يدور فوق سطح المياه ، حيث يعتمـد علـى الأسـاطيل . ولمـا كـانت البندقيـة أسبق مـن الدولـة العثمانيـة في الاعتمـاد علـى الأسـاطيل الحربيـــة ، بـل والأساطيل التجارية الــتي تتحـول إلى أسـاطيل حربيـة ، وعليـه كـان علـى الدولـة العثمانية أن تبذل عناية بالغة بإنشاء أساطيل تنافس البندقية ، فاستقدمت من الدول المطلة على البحار أمهر الصناع والمهنيين في هذا المجال ، حيث نقل السلطان سـليم الأول من مصر ، ضمن من نقلهم من القسطنطينية ، أمهر الصناع في بناء السفن ، مما جعل دور الصناعة المصرية تغلق أبوابها(٥٢) ، بالإضافـة إلى خليـط مـن سـكان شمالي أفريقية والعناصر البلقانية ، التي اعتنقت الإسلام ، حيث عملوا جميعًا في بناء الأسطول العثمانى ، الذى أصبح يضم عدداً كبيراً من البحارة اليونانيين المسيحيين وعدداً من بحارة شبه الجزيرة الإيطالية الذين اجتذبتهـم الغنـائم الكبـيرة الـتي كـانوا

يحصلو عليها أثناء خدمتهم في الأسطول العثماني(٥٣) . كما شجعهم السلطان ، الذي يمتلك ترسانات عظيمة فى أسطنبول وغاليبولي وفي موانيء أخرى على سواحل بحري إيجة والمتوسط . كما أن الأخشاب كانت متوفرة في آسيا الصغرى(٥٤) بالإضافة إلى استفادة الترسانة العثمانية كثيراً من بحرية البندقية ومن خبراتها في هذا المجال(٥٥) .

مقومات الأسطول العثماني وتطوره :

لقد إستطاعت الدولة العثمانية أن تنشئ أسطولاً ، لم يلبث أن تفوق وقفز إلى مصاف أساطيل الدول الكبرى ، في حوض البحر المتوسط . وأثبتت الدولة أنها تمتلك الكثير من مقومات الدولة البحرية ، فبنت السفن بأنواعها المختلفة التجارية منها والحربية ، الجدافية منها والشراعية ، كما تعددت الأنواع وتنوعت المهمات وأصبح لكل سفينة اسم ووظيفة ، ومن أهمها « الشانية » التي استعملها المسلمون والنصارى على حد سواء في حروبهم ، كما اختلف مسميات السفن الجدافية حسب عدد الجدافين من جهة وحجم السفينة وسرعتها من جهة أخرى(٥٦) ، ومن أشهرها :

(أ) السفن الصغيرة

١ - UCURMA (أوجورما) وتعني السفينة الطائرة نظراً لخفتها وسرعتها(٥٧).

٢ - VARNA BES CFJTELERI وهذا النوع أيضًا من السفن الخفيفة.

٣ - KARA MURSEL (قرة مرسل) وهي من أنواع السفن التجارية المعروفة باسم (جكدري) CEKTIRI التجارية وتعمل بين اسطنبول وسواحل بحر مرمره ، وتسير بواسطة المجاديف وأحيانًا بالأشرعة(٥٨) .وكانت سفن جكدري قد عرفت في القرن السادس عشر الميلادي ، وهذه السفن تشبه (غالي) والتي تستعمل في دول غرب أوروبا ، وجكدري تعني في الأصل السفن التي تتحرك بالمجداف ، وهي تصنف في أوقات الحرب حسب حجمها(٥٩) .

٤ - ATARMA (آقتارما) هـي مـن سـفن النقـل النهريـة ، والمستخدمة في نهـر الطونة ، وكانت تصاحب الأسطول أثناء الحرب ، ويوجد في نفس الوقـت ، منها أعداد احتياطية(٦٠) .

٥ - USTUACIK (أوستي آجيـق) هـي مـن سـفن نهـر الطونـة غـير مسـقوفة ، ويسيرها بجدفون ثمان ، وبلغ عددها ، في القرن الثامن عشـر الميـلادي ، مائـة سفينة تستخدم للنقل(٦١) .

٦ - CETEKAYIGI(جته قايغي)، وتستخدم هذه السفن لنقل المدافع(٦٢) .

٧ - BROLIK (برولك) من أنـواع السـفن الخفيفـة ، الـتي تبحـر في الميـاه الغير عميقة ، وتحمل مقاتلون سبع من طائفة اللوند(٦٣) .

٨ - CELIYYE (جلية) هي من السفن الخفيفة ، التي تستخدم في الأنهر الصغيرة والكبيرة(٦٤) .

٩ - CAMLICA(جامليجـه) هـي مـن أنـواع سـفن النقـل العاملـة في نهـر الطونة(٦٥) .

١٠ - KUTUK (كوتوك) هي من السفن التي تستخدم في نقل البضائع والجنود ، وتبحر في المياه غير العميقة ، وتعرف أيضًا باسم ORTA KA YIKTVR ، أي القارب المتوسط ، وهي تسير بواسطة المجدفين أو الشراع(٦٦) .

١١ - AT - KAYIGI (قارب الحصان) هي من أنواع سفن المونا ، ولكنها أصغر حجمًا ، وداخلها مؤثـث ، وكـانت مقدمتهـا ومؤخرتهـا مدرجـة ، وذلـك لإدخال وإخراج الدواب ، ولها أربعة أعمدة ، أثنان في المقدمة ، وأخريـان في مؤخرتهـا ، وهـي تستخدم لنقـل جنـود الخياليـة بـين جـردق CARDAK وغاليبولي .

١٢ - KANCABAS (قنجـه بـاش) سـفينة (الخطـاف) هـي مـن أنـواع السـفن الخفيفة ، التي تجوب السواحل(٦٧) .

١٣ - SAYKA (شيقه) هي من القوارب الكبيرة المسطحة ، ولقد استخدمتها الدولة في أنهار أوزي، OZI دينبار DINYEP والطونة، وذلك لحماية شطئانها .

١٤ - ISKAMPAVYE (اسكامبرية) هي من السفن الخفيفة العاملة في نهر الطونة.

١٥ - SAHTUR (شاه تور) هي من السفن الخفيفة المستخدمة في نقل الأمتعة في نهر الفرات في العراق(٦٨) .

١٦ - KIRLANGIC (قير لانغج) هي من السفن الخفيفة ، التي تحمل فرقة عسكرية صغيرة ، وتستخدم في خدمة الشرطة وتشارك في المعارك الحربية . وهناك نوع آخر من نفس الفصيلة تسمي (KIRLANGIC KEBIR-I NEV ICAD) ، وهي تستوعب مائة فرد ، منهم خيال ، وأثنان برتبة رئيس، ورجل لخدمة الشراع ، وأغا ، ومدرس ، ووكيل للمستودع(٦٩) .

١٧ - FRIKATE (فريقته) هي من فصيلة جكدري الخفيفة ، إذ يبلغ عدد مقاعدها ما بين ١٠ - ١٧ مقعد ، ويحرك مجدافها شخصان أو ثلاث ، وهي تسير في الأنهار أيضًا ، وبلغ عددها في أوائل القرن الثامن عشر ، في نهر الطونة ، خمسًا من النوع الكبير وثمان وعشرين من الصغير ، وتستوعب الصغيرة ، في وقت الحروب ، ثمانين مقاتلاً ، وفي أواخر القرن الثامن عشر عين على السفينة رئيس ، ومرشد ، ونجار ، ورئيس المدفع ، وبلغ عدد العاملين عليها سبعين شخصًا(٧٠).

١٨ - KALITE (قاليتا) هي من السفن الخفيفة أيضًا ، وتتكون من ١٩ إلى ٢٤ مقعداً ، وطولها ثلاثًا وثلاثين ذراعًا ،وبلغ عددها في نهر الطونة ، في أوائل القرن الثامن عشر ، تسع عشر سفينة وهي تستطيع أن تستوعب في الحرب مائتين وعشرين مقاتلا ، كما يمكن أن تستخدم في تعقب سفن العدو ، لذلك وضع في مقدمتها مدفع(٧١) .

(ب) السفن الكبيرة :

١ - MAVNA (المونا) فهي شانية كبيرة وثقيلة وتستعمل في الأغراض التجارية واستخدمتها الدولة العثمانية في أسطولها كسفينة للتزويد وتتحرك بواسطة المجدافين(٧٢) . وكان لها ٢٦ مقعداً ، ومجدافها مزدوج ، ويحرك المجداف الواحد سبعة أفراد ، ومكونة من طابقين ، وهي أمنين من(قادرغة) إذ يبلغ طولها ٦٥ ذراع ، وبها ٢٤ مدفع يديرها ٣٠ مدفعجي ، ويبلغ إرتفاع مؤخرتها عشرين شبراً ، ومقدمتها أثنى عشر شبرا ، وكان يجلس بين كل مجداف ثلاث مقاتلين ومجموعهم مائة وخمسون مقاتلاً ، وثلاثمائة وأربع وستون مجدفًا ، وعلاوة على رئيس وأربع موجهين للدفة ، إضافة إلى عشرين مهني (بحارين وشراعيين) . ولما ألغيت المجاديف في هذا النوع واستعملت الأشرعة ، كان يحتفظ في كل واحدة منها بشراع أو شراعين من النوع المستورد(٧٣) .

٢ - GIRAB(غراب) وتمتاز هذه السفينة بطولها ومقدمتها الحادة ومجاديفها تخرج من خلال ثقوب على جوانبها ، وهي من أنواع قادرغة KADIRGA وتشبهها في أعمدتها ، وتسير هذه السفن مابين البصرة وخليج عمان، كما أن بعضها يستخدم في السواحل الهندية كسفن تجارية ، وللغراب جزء مرتفع عن سطح السفينة وذلك لحماية الجنود من سهام ورصاص العدو(٧٤).

٣ - KADIRGA (قادرغه) وتعرف بغالي ، التي تستعمل في دول غرب أوروبا(٧٥) ، وهي تنقسم إلى نوعين :

١ - ZAKALA(زقلة) ٢ - BEY KADIRGALARI (وبيك قادرغه).

وكان النوع الأول منها تبنيه وتديره الحكومة ، أما النوع الثاني فيشيدها بكوات وأمراء البحر . وكانت قادرغة تشكل أساس الأسطول العثماني ، حتى انتقال الأسطول من سفن التجديف إلى السفن الشراعية ، وكانت تتكون من ٢٥ مقعداً و٤٠ مجدافًا ، ويحرك كل مجداف أربعة أو خمسة مجدفين ، كما كانت

طويلة وضيقة ، وسريعة ، ويبلغ طولها من ١٦٥ إلى ١٦٨ قدم(٧٥) . وعرضها ما بين ٢١ إلى ٢٢ قدمًا وإرتفاع مؤخرتها ١٨ شبراً ومقدمتها ١١شبراً ، ويتكون طاقم (القادرغه) من قبطان خبير في استعمال البوصلة ، ورئيس تحت إمرته ٢٠ فرداً من المهنيين ، واثنان موجهين لدفة السفينة ، ورئيس للشراع تحت خدمته ٣٥ بحاراً ، و١٩٦ بحدافًا ، ومائة مقاتل ، وبمجموعهم ثلاثمائة وثلاثون فرداً ، ويوجد على كل قادرغه في أواخر القرن الخامس عشرة مدافع كبيرة ، وأربع قاذفات ، وثمانية مدافع صغيرة . وكانت الدولة تشيد أربعين قادرغة في كل سنة - وهذا قانون ملزم على الدولة - وبعد انتشار السفن القاليونية ، في أوائل القرن الثامن عشر ، فقدت سفن (قادرغة) أهميتها في الأسطول العثماني ، وتركت مهمتها للقاليونات ، لذلك بدأت صناعتها تقل في عهد السلطان أحمد الثالث ، ١١١٥ - ١١٤٣هـ / ١٧٠٣ - ١٧٣٠ثم توقفت في عهد السلطان عبد الحميد الأول ١١٨٨ - ١٢٠٤ / ١٧٧٤ - ١٧٨٩م ، بينما استمرت في صناعة KAPTAN PASA BASTARDESI وهي (قبضات باشا باشتارده) من أنواع قاروغة(٧٦) .

٤ - BASTARDE(باشتارده) هي من سلالة سفن (قادرغة) وهي نوعان: الأولى متوسطة الحجم وعدد مقاعدها ٢٦ إلى ٣٠ مقعداً ولها بحداف مزدوج ، ويحرك المجداف ما بين خمسة وسبعة بحدفين ، أما الثانية ، فعدد مقاعدها ٢٦ مقعداً، وهناك أيضًا (باشتارده القيادة) يبلغ طولها من ٧٠ إلى ٧٢ ذراعًا ، ويحرك بحدافها الواحد سبعة بحدفين ويبلغ عدد المجدفين ٥٠٠ بحدفًا ، و٢١٦ مقاتلا ، ومجموع العاملين ، ٨٠٠ فرداً ، ويجلس ما بين كل بحداف ثلاثة مقاتلين ، وعلى مؤخرتها فوانيس(٧٧) . وعلى مقدمتها ثلاثة مدافع ، وأربع على جوانبها ، بالإضافة إلى خمس مدافع خفيفة . وكان القبودان باشا يركب سفينة باسم (PASA BASTARDE)(باشا باشتارده) ، التي لها ٣٠ مقعداً ، وذلك في فترة السلم والحرب ، حتى شهر ربيع الثاني من سنة ١١١٣ هـ سبتمبر ١٧٠١م ، بعد ذلك ركب قبودان باشا سفينة تعرف باسم BAS KAPUDANE(باش

قبودانه) وذلك في أثناء الحرب ، واستمر ركوبهم على PASA BASTARDE في أوقات السلم(٧٨).

٥ - BASTARDE- I HUMAYUN (باشتارده همايون) ، وهي من أنواع BASTARDE(باشتاروه) ، إلا أن لونها كان أخضراً ، وكان السلطان سليمان القانوني ٩٢٧ - ٩٧٤هـ / ١٥٢٠ - ١٥٦٦م قد أنشأوا ترسانة في حديقة قصره بإسطنبول ، وصنعت له فيها سفينة (باشتارده) خضراء اللون ، واستمر على نهجه إبنه سليم الثاني ٩٧٤ - ٩٨٢ هـ / ١٥٦٦ - ١٥٧٤م وحفيده مراد الثالث ، ٩٨٢ - ١٠٠٤هـ / ١٥٧٤ - ١٥٩٥م ، وذلك بغرض الجهاد(٧٩) .

هكذا طورت الدولة العثمانية أسطولها الحربي مستفيدة من الأمم ، التي سبقتها في المجال البحري ، حيث أقبلت ، في منتصف القرن السابع عشر على بناء سفن شراعية ، كبرى مزودة بالمدافع ، غير أن هذا التطوير كانت قد سبقتها إليه فيه الدول الكبرى ، التي تبحر سفنها في المحيطين الأطلنطي والهندي ، بعد أن اتضح لهذه الدول أنه لاقيمة للسفن ذات المجاديف في المعارك الحربية(٨٠) ، لذلك أنشئت الدولة العثمانية السفن الشراعية .

وتنقسم السفن الشراعية إلى : سفن ذات عامودين ، وسفن ذات ثلاثة أعمدة .

أولاً – السفن ذات العامودين وأهمها :

١ - ATES GEMISI (آتش كميسي) وهي سفينة نهرية ، وتستخدم أثناء الحرب لإحراق سفن أسطول العدو ، حيث تملىء بالمواد الحارقة ، ويقذف البحارة بأنفسهم من مؤخرة السفينة إلى المياه وذلك عندما تقترب سفينتهم من سفن العدو ، بينما تنتظرهم قوارب من خلفهم مستعدة لحملهم(٨١) .

٢ - SALAPE(صالابه) وهذا الصنف من السفن الشراعية الصغيرة ، لذلك فليس بها مستودعات ، وهي تستخدم في الحرب ، ولها عامودان ، وطولها ٢٧ ذراعًا ، ويتكون طاقمها من رئيس وشراعي ورئيسين آخرين أقل رتبة ، ووكيل الكاتب ، وشاويش ، وموجه لدفة السفينة ، وأفراد آخرين عددهم ٤٣ ، ومجموعهم ٦٢ فرداً ، وبها أثنا عشر مدفعًا(٨٢) .

٣ - BRIKE(بريك) وهي من السفن الشراعية ذات عامودين ، ولها مستودع ، ولقد كانت من أسرع السفن في وقتها ، وأفرادها كانوا نظاميين لهم مرتبات ثابته من الدولة، ويتكون أفراد طاقمها من ٩ رؤوساء ، ورئيس مدفعجية، ومعه ثلاثة مدفعجيين و٨ ضباط و٤ نجارين ، ومتطوعين يبلغ عددهم سبعين فرداً، عدا الأفراد المؤقتين الذين تستعين بهم الدولة فى أوقات الحرب(٨٣) .

٤ - USKANA(أوسكانا) طولها ٢٧ ذراعًا وصنعت عام ١٢٤٦هـ / ١٨٣١م ، ويوجد عليها ١٦ مدفعًا ، وعدد أفراد طاقمها تسعون فرداً(٨٤) .

٥ - SEHTIYE(سهتيه) ويقال لها SITYE(سيتي) وهي نوعان : كبيرة ، وصغيرة ، وكان طول الصغيرة ما بين ٢٣ و ٢٧ ذراعًا ، والكبيرة ما بين ٣٠ و ٣٥ ذراعًا ، وكانت بعض السفن الكبيرة ذات ثلاثة أعمدة وتشكيل طاقم هذا النوع على النحو التالي :

رئيس أول	بادبانى (شراعى)	رئيس ثانى	رئيس ثالث	رؤساء	آغا السفينة	وكيل مستودع	شاووش
١	١	١	١	١	١	١	٢

مرشد فلاووز	طبيب	سرطوبى رئيس المدفع	سوده غبوها أفراد المدفع	سومر الغز (نجار)	قلفات	جراق قلفات	جراق مرانفوز
١	١	١	١٤	١	١	١	١

يكون

٣٨ نفرات كديكليان (نظامي)
٥٠
نفرات لمشره « مؤقتين»(٨٤)
٨٨

وكان طاقم السفينة الكبيرة منها قد بلغ في أواخر القرن الثامن عشر ١٩٩ فرداً(٨٥) .

٦ - AGRIPAR (AGRIBAR) (أغريبار) : هي من أنواع السفن الكبيرة، وكانت تحمل في القرن الخامس عشر على ظهرها ١٣ مدفع SAYKA (شايكا) ، و٦ مدفع كبير ، و٤ قاذفات ، و١٦ مدفع صغير(٨٥) .

ثانيًا - السفن الكبيرة ذات الأعمدة الثلاثة :

١ - KORVET (كورفت) وهي من السفن الحربية لها ثلاثة أعمدة ، ومكونة من طابقين ، في الطابق العلوي كان يوجد بها مابين ٢٠ إلى ٣٠ مدفعًا، وطولها ما بين ٣٣ إلى ٣٩ ذراعاً ، وبلغ عدد طاقمها في بداية القرن التاسع عشر الميلادي ، ١٧٤ فرداً من ضباط وأفراد ومهنيين وبحارة ، عدا الأفراد المحاربين المؤقتين الذين يتقاضون رواتب لمدة ستة أشهر(٨٦) .

٢ - BARCA(بادجا) : هذا النوع من سفن النقل وتستخدم في أوقات الحرب ، ويتصف قاعها بأنه مسطح ، ومنها ما هو بعمودين ، وهي من فصيلة قاليون ، وكانت تحمل على متنها في نهاية القرن الخامس عشر الميلادي ٨٣ مدفعًا مابين صغير وكبير(٨٧) .

٣ - KALYON(قاليون): هي من اسفن الحربية الكبيرة ، ذات شراع واحد ، وثلاثة أعمدة ، ويوجد بها مخزنان والبعض الآخر منها ثلاثة مخازن ، ويعمد من فصيلة (KALYON) القليون السفن الآتية أسماؤها BURTON BARCA, UCANBARLI, KAPAK, FIRKATEYN, KARAVELE, KARAKA, وكان على سطح القاليون ذات العامودين من ٦٠ إلى ٨٠ مدفعًا ، وفي ذات الأعمدة الثلاثة ما بين ٨٠ : ١٠٠ مدفعًا وهي من أنواع السفن التي

تسير في المسطحات المائية الواسعة ، ويبلغ طولها من ٤٣إلى ٦٦ ذراعًا وقد صنعت الدولة العثمانية KALYON قاليون لأول مرة في عهد السلطان بايزيد الثاني ، (٨٨٦ - ٩١٨هـ / ١٤٨١ - ١٥١٢م) وبلغ طولها ٧٠ ذراعًا وعرضها ٣٠ ذراعًا ، وبلغ عدد أفراد طاقمها ٢٠٠٠ شخص وعرفت باسم GOKE(كوكه) . أما السلطان سليمان القانوني فقد شيد سفنًا حربية KARAKALARI(كارك لري) البندقية والتي تزن ما بين ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠طن ، لذلك من الصعب تسييرها في الأوقات التي تكون فيها الرياح هادئة ، لذلك لم تكثر الدولة من صناعتها ، واتجهت لصناعة السفن التي تتحرك بواسطة الشراع والمجداف معًا(٨٨) .

٤ - FIRKATEYN(فرقطتين) هي سفن شراعية ذات ثلاثة أعمدة ، ويبلغ طولها ما بين ٤٥ إلى ٥٥ ذراعًا ، وكان يوجد في مخازنها وسطحا مدافع(٨٩) ، بلغ عددها ما بين ٣٠ إلى ٧٠ مدفعًا ، وهي من السفن السريعة على الرغم من أن أفراد طاقمها وصل إلى ٤٥٠ فرداً ، من ضابط ، ومهنيين ، وبحارة ، وغيرهم(٩٠).

٥ - KAPAK VEYA LAYPAK(كابك وكاييك) هي من فصيلة سفن القليون الحربية ولها مخزنان وهي أقل أهمية من سابقتها ويوجد بها صنفان من المدافع في الجزء العلوي والسفلي ، ومجموع تلك المدافع مابين ١٠٠ و ١١٠ مدفعًا ، وعدد أفراد طاقمها ما بين ٨٠٠ إلى ١٠٠٠ فرداً ، وهناك صنف آخر في الدرجة الثالثة من الأهمية ، عدد مدافعها من ١٦٠ إلى ٧٨٠ مدفعًا وطاقمها يتكون من ٦٠٠ إلى ٨٠٠ فرداً(٩١) .

٦ - UC ANBARLI(أوج انبارلي): ولها ثلاث مخازن وهي من أكبر القليونات وقد بدأ انتشارها سنة ١٠٩٣هـ الموافق ١٦٨٢م وتوجد بها مدافع في المخازن وعلى السطح ، ويبلغ طولها ما بين ٥٩ إلى ٤٦ ذراعًا(٩٢) . وعدد مدافعها ما بين ١١٠ إلى ١٢٠ مدفعًا ، ومجموع أفراد طاقمها ٨٠٠ إلى

١٠٠٠فرداً(٩٢) . وقد توسعت الدولة العثمانية في إنشاء هذا النوع في القرن الثامن عشر الميلادى .

وهكذا توالت اهتمامات السلاطين العثمانيين بأمور البحرية مستفيدين من امكانياتهم المادية والخبرات الموجودة على أرضيهم أو ممن يستفيدون من الامتيازات الممنوحة لهم ، وبذلك تطورت السفينة الحربية العثمانية ، لمواجهة الأساطيل الأوربية وحماية سواحلها .

المناصب البحرية :

لقد أنشأت الدولة العثمانية عدة مناصب بحرية ، كما وضعت تنظيمات مختلفة لإدارة دفة ذلك الأسطول ، حتى تواكب روح العصر ، الذي انتقل فيها التوازن العسكرى الدولي من البر إلى البحر ، ويأتي على رأس تلك المناصب .

قبودان دوريـًا وهو القائد العام للأسطول ، وقد نشأ هذا المنصب بعد قليل من قيام الدولة العثمانية وبعد أن صار لها حدود بحرية إذ دعت الحاجة لإنشاء سفن حربية وسفن تدريب ، وكان لكل سفينة حربية رئيس منح وبمرور الزمن لقب باشا وصار يطلق عليه قبودان باش ، وقبودان مشتقة من كلمة إيطالية ، ثم حرفت إلى قبطان وكان القبودان باشا يجمع في القرون الأولى لنشأة الأسطول بين منصبين ، القائد العام للأسطول ، وحاكم ولاية ، ويطلق ، عليه بصفته الأخيرة بيلربك ، وكان يعقد جلساته في مقر ديوان البحرية ، وكان معظم اختصاصات الوالي إذ كان مسؤولا عن الأمن العام فى المناطق التي أسندت إليه(٩٣) . مثل خير الدين بربروسا بيلربك الجزائر وابنه حسن وغيرهم .

أما قبوادنه(KAPUDANE) وهو اسم أميرال في البحرية العثمانية ، فإنه يأتي بعد قبودان باشا في الترتيب ، والتي توازي رتبة فريق أول ، وكان يحمل عصًا خضراء ، ويركب سفينة خاصة به اسمها قابودانه همايون ، وقد ظهر هذا المنصب سنة ١٠٩٣هـ / ١٦٨٢م(٩٤) . ويلي قبودانه في المنصب

باطرونا(PATRONA) وهو لقب مأخوذ من كلمة اللاتينية وله سفينة خاصة به تسمى باطرونا همابون(٩٥) . ثم يلي هؤلاء في التسلسل الإدارى رياله(RIYALE) ، وهو يوازي في الرتبة لواء أميرال ، ويرفع علمه على العامود الثالث في السفينة ، والمعروف باسم عامود الميزان(ميزانه دركي) ، وهؤلاء جميعًا مسؤلون عن انضباط شؤون الترسانة .

لقد ظل ذلك الترتيب الإداري معمولا به حتى سنة ١٢٧١هـ / ١٨٥٤م ، ثم تحولت تلك الرتب على نظام الراتب فوظيفة « قابودانه » صارت رئيس باشا ، وباطرونه صارت فريق باشا وأخيراً ، رياله صارت لواء باشا(٩٦) .

وقد كان ينوب عن قبودان باشا في الإدارة البحرية مسئول كبير يشرف على بناء السفن واصلاحها وتسليمها ويطلق عليه أمين الترسانة TERSANE EMINI(٩٧) . وكانت له سفينة خاصة ، وستة قوارب ، كما كان يقوم بأعمال قبودان باشا عند خروج الأخير إلى البحر ، ويحضر الاجتماعات دون أن يشارك فى الرأى أو المناقشة ، ولكن يُطلب ، للاستفسار منه ، عند الحاجة ، أو لتلقي الأوامر لتنفيذها .واستمر هذا المنصب حتى عام ١٢١٩هـ / ١٨٠٤هـ ، إذ حولت هذه الوظيفية إلى دفتر دراية الترسانة ، وأول من عين عليها بعد التحويل سفير في باريس السيد / على افندي ، والسبب في ذلك التغير ، أن الدولة في هذا الوقت في حاجة إلى قوة بحرية وميزانية كبيرة .

وقد ظهرت أمانة الترسانة بعد خلع السلطان سليم الثالث ١٢٢٢هـ / ١٨٠٧م ، وفي ١٢٤٦م / ١٨٣٠ ألغيت هذه الوظيفة وكلف قبودان باشا ، وعين له مساعد يعاونه في تلك الأعمال ، وكان الإلغاء بسبب المبالغة في الراتب ، إذ كان يتقاضى راتبًا مقداره ١٠٪ من مصاريف خزنة الترسانة(٩٨) أما المخازن البحرية فكان يتولى شؤونها اثنان : الأول يعرف باسم أمين مستودعات الترسانة ، (TERSANE ANBARLARI EMIN) . وهذا كان يشرف على عنابر الترسانة، فهو مسؤل عن الواردات والمصروفات . والثانى أطلق عليه اسم ناظر مستودعات

الترسانة ، (TERSANE ANBARLARI NAZIRI) ، وهو أيضاً مكلف الإشراف على مستودعات الترسانة من حيث الداخل والخارج منها ، وتسجيل ذلك في دفاتر خاصة(١٠٠) ، وكان أقل مرتبة من ترسانة أميني(١٠١) .

وهناك من الوظائف الكبرى ، في الترسانة العثمانية ، كتخدا الترسانة (TERSANE KETHUDASI) وهو أحد كبار الموظفين في الترسانة ، وفي البداية كان كتخداسي مسئولا عن انظباط الترسانة ، ثم اعتبر حاكم الترسانة ، فهو يأتي بعد قبودان باشا ، وللوصول إلى هذه المرتبة ، كان يمر صاحبها بعدة مناصب ، إلا أنه في السنوات الأخيرة أسندت إلى دريابيلركي(١٠٢) .

كما توجد عدد من الوظائف الإدارية الأخرى مثل كاتب قاليون KALYON KATIBI، وهو الموظف ، الذي يقوم بحساب إعاشة ورواتب العاملين بسفن القاليون ، وكان له نائب يسمى قاليونر خليفة سي ، وهذه الوظيفة تأتي في الترتيب الإدارى بعد رياله قبودان سري(١٠٣) ... وهناك أيضاً ناظر السركى SERGI NAZIRI وسركي ، هي السند أو الوثيقة ، التي توضح مبلغ الاستحقاقات، وسرجي ناظري ، هو رئيس الموظفين ، الذين يقومون بتنظيم تلك الوثائق ، ومن مهامه الإشراف على تنظيم وإعطاء المستحقين من الترسانة حسب الأنظمة الموضوعية ، إلا أن هذه الوظيفة ألغيت في سنة ١٢٧٩هـ / ١٨٣٣ وضمت مع وظيفة أستاذية الأقلام السبع (أقلام سبعة خوجاليغى)(١٠٤) .

عمال السفن :

كان القائمون بأعمال السفن رجال تمرسوا في الشئون البحرية ، ودرجوا على ركوب البحار ، وعلى شئون القتال ومن هؤلاء :

١ - اللوند LEVENT(١٠٨) اسم انتشر في البحرية العثمانية ، في أواخر القرن التاسع الهجرى / النصف الثانى من القرن الخامس عشر الميلادي ، وهو يطلق على البحارةالأقوياء الشديدي البأس ، الذين يمارسون الجهاد البحري في السفن العثمانية في البحر المتوسط .

وكان هؤلاء يؤخذون من الأتراك القاطنين على السواحل أو من الروم الساكنين في الجزر العثمانية ، ويسمون LEVENT ROME ، وعملهم دائم في الأسطول العثماني ، ولهم رواتب شهرية ، ويشتغلون في كل أنواع السفن ، وأطلق عليهم في نهاية القرن الخامس عشر اسم GALYONCU(١٠٩).

أعفى في القرن السادس اللوند من أعمال التجديف في سفن الأسطول العثماني ، إذ خشي القبودان باشا أن تؤثر حالتهم النفسية على القدرة القتالية ، إذ كان عملهم شاقا وخطيراً ، وعهد بهذا العمل إلى أسرى الحرب ويطلق عليهم FORSA وإلى الأشخاص ، الذى صدرت عليهم أحكام بالعمل في السفن ذات المجاديف عقوبة لهم(١١٠) .

٢ - المجدفون KUREKCILER : بالإضافة إلى المصدرين السابقين ، هناك مصدر ثالث للمجدفين فقد كانت الدولة تؤمن المجدفين من رعاياها ، وذلك بأخذ فرد واحد من كل عشرين منزلاً على أن تدفع المنازل الباقية « تسعة عشر » رسومًا لتأمين رواتب وإعاشة ذلك الفرد وعائلته لمدة ستة أشهر ، كما كانت المالية ترسل أوامر للسناجق والأقضية لتأمين المجدفين اللازمين للأسطول فى كل عام ، ويذكر أن الشعب كان يطلق على المجدفين الأتراك AHBAB أحباب ، ويطلقون على المجدفين من أسرى الحرب CAKAL حقل(١١١) .

٣ - AYLAKCILAR وهى جمع AYLAK(يلك)(١١٢) وهؤلاء ليسوا من الأفراد الدائمين فى الأسطول العثمانى ، ويستعان بهم عند الحاجة لمدة ستة أشهر مقابل أجر محدد ، وقد استعانت بهم الدولة بعد إدخال السفن الشراعية فى الأسطول العثمانى ، وكان عدهم فى السفن ذات ثلاث مخازن حوالى ١٠٠ فرد ، بينما بلغ عددهم فى القاليونات ١٥٠ فردًا ، وكان يوجد بينهم نصارى أرمن وروم ويرأسهم ضابط من ضباط الأسطول يطلق عليه رئيس الأيلاقجيين SERAYLAKCI(١١٣) .

٤ - KALYONCULAR قاليون جلار وهم العاملون فى السفن الشراعية بصفة مؤقته . إذ تأخذ الدولة عددًا معينًا من بعض الأقضية خارج مدينة أسطنبول، وذلك عندما تتحرك السفن فى أوقات الحرب ، وعندما يعود الأسطول وتنتهى مهمته ويعود إلى قواعده ، يعود هؤلاء إلى بلدانهم وكانت تصرف رواتبهم مقابل عملهم فقط وكانت أماكن أقضية هؤلاء معروفة لدى المسؤلين فى الترسانة والقبطان باشا الذى يبعث عند الحاجة إليهم للولاة والقضاة أوامر لتجميعهم ويبعث برفقة الأوامر بنصف رواتبهم مقدمًا . إلا أن السلطان العثمانى محمود الثانى (١٢٢٣ - ١٢٥٥هـ/ ١٨٠٨ - ١٨٣٩م) ألغى هذه الطائفة أثناء حركة الإصلاح ربيع الأول ١٢٤٣هـ/ سبتمبر ١٨٢٧م ، وحل مكانهم أفراد نظاميين ومسلمين يعملون بصفة دائمة فى الترسانة(١١٤) .

٥ - GABYARLAR (قبيارلار)(١١٥) وكانوا مسؤولين على الشعار الموجود فى الأشرعة وكانوا مسؤولين أيضًا عن الأشرعة وفتحها ، وقد استحدثت هذه الطائفة فى الأسطول العثمانى بعد الحرب البحرية مع روسيا سنة ١١٨٢ - ١١٨٨هـ/ ١٧٦٨ - ١٧٧٤م ، والتى انتهت بصلح كوشك فينارجه ، وكانت الدولة تستعين بنصارى للعمل فى هذا المجال من الأرمن وسكان شبه جزيرة المورة والأروام ، وذلك حتى سنة ١٢٣٦هـ، ١٨٢٠م حين صدرت الأوامر بقصر هذا العمل على المسلمين وبموجب الأمر السابق وفى سنة ١٢٤٣هـ/١٨٢٧م ، حل مسلمون مكان المسيحين بشرط أن يكونوا شبابًا غير متزوجين(١١٦) من طرابلس الشام وبيروت وعكا والرملة وغزة .

٦ - SANATKARLAR (صنعت كارلر) أى المهنيون الذين يقومون بأعمال النجارة والحدادة والحبال ، وكل الأعمال التى تحتاجها السفينة للترميم والإصلاح .

٧ - SUDAGABOLAR (سوده غبولر) مصطلح ورد فى البحرية العثمانية فى النصف الثانى من القرن الثامن عشر الميلادى ومن المحتمل أنهم مدفعجية السفينة حيث ورد ذكرهم فى دفاتر البحرية مع أسماء المدفعجية(١١٧) .

ولقد تبين لنا من هذه الدراسة مدى تأثر الدولة العثمانية بحضارات شعوب البحر المتوسط خاصة فى المجال البحرى ، وبدا ذلك واضحًا فى أشكال ونظم السفن وفى التنظيمات الإدارية والبحرية للأسطول ، وكذلك فى مسميات الوظائف البحرية ، ولم يقتصر الأمر على ذلك ، بل نجد بعض القبودانات كانوا من سكان جزر البحر المتوسط مثل خير الدين بربروسا ٩٢٤هـ/١٥١٨م ، الذى ينتمى لجزيرة مديلى(١١٨) القبودات محمد باشا ٩٥٠هـ/ ١٥٤٣ وهو بوسنوى الأصل ، وسنان باشا ٩٥٧هـ/ ١٥٥٠م فرواوى الأصل وبياله باشا ٩٦١هـ/ ١٥٥٣م وغيرهم(١١٩) .

لقد اتضح أن بلدان البحر المتوسط وشعوبها كانت هى حجر الرحى ، الذى دار عليه النشاط البحرى وصناعة السفن فى العصر الحديث متصلاً اتصالاً وثيقًا بالعصور السابقة ، بوجه عام ، وبالبحرية العثمانية والقوى البحرية الأخرى وحوض البحر المتوسط بوجه خاص .

الهوامش

(١) تعرف بلاد اليونان في اللغة اليونانية القديمة والمعاصرة باسم هيلـلاس Hellas وهـي تشـمل شبه جزيرة البلقان والجزر المنتشرة في بحر إيجة وكذلك المدن اليونانية المنتشرة على ساحل آسيا الصغرى . وأطلـق الأغريـق علـى أنفسـهم لفـظ Hellenes أو « الهلينيـين » ولكـن الرومان أطلقوا عليها اسم Graeci ، وهو في الحقيقة اسم قبيلة هللينية نزحت من إقليم بيوتيا Boeotia في شمال بـلاد اليونـان إلى جنـوب إيطاليـا ، ومنـه اشـتق العـرب لفـظ « الأغريق » . أما لفظ « يوناني » فهو متوارث من اللغـات السـامية القديمـة ومشـتق مـن لفظ « ياونيين » الذي أطلقه أهل الشرق الأوسط القديـم علـى الهللينيين ، وربمـا أيضـًا مشتق من لفظ « أيونـي » خاصـة أن المسـتوطنات الأيونيـة انتشـرت في آسيا الصغـرى المتاخمة لحدود الشرق الأوسط انظر:

سيد أحمد على الناصري : الأغريق ، تاريخهم وحضارتهم ، ط٢ ، دار النهضـة العربيـة ، القاهرة ، ١٩٧٥ م ، ص ١٨ .

(٢) وليام لانجر : موسوعة تاريخ العالم ، ترجمـة محمـد سـليم سـالم ، ج١ ، النهضـة العربيـة ، القاهرة ، ١٩٦٣م ، ص ١٠٩ ، وكذا : -

حسين الشيخ : دراسـات في تـاريخ حضـارة اليونـان والرومـان ، دار المعرفـة الجامعيـة ، الإسكندرية ، ١٩٨٧م ، ص ٦٥ .

(٣) جيزه - ويلر ، جي ، ترنتون كوستيمد ، رينشارد ب تومان : جغرافية العـالم الإقليميـة ، ترجمة محمد حامد الطائي وآخرون ، ج١ ، دار مكتبة الحياة ، بيروت ، (بـدون تـاريخ) ص ٢٤٩ - ٢٥٠ .

(٤) يوجد في بحر إيجة وحده حاليًا ٤٨٣ جزيرة . انظر :-

عبد اللطيف أحمد علي : التاريخ اليوناني ، العصر الهيلادي ، دار النهضة العربية ، بيروت ١٩٧١م ، ص ٢٥ .

(٥) المرجع نفسه ، ص ٩ - ١٠.

(٦) حسين الشيخ : المرجع السابق ، ص ٦٦ .

(٧) تيودور حيانا كوليس : اليونان شعبها وأرضها ، ترجمة محمد أمين رستم ، النهضة المصرية، القاهرة ، ١٩٦٣م ، ص ٢٢.

(٨) لطفي عبد الوهاب يحي وآخرون : التاريخ اليوناني والروماني ، القاهرة ، ١٩٨٥ / ١٩٨٦م ، ص ١٣ - ١٤ .

(٩) محمد كامل عياد : تاريخ اليونان ، ج١ ، دار الفكر ، دمشق ، ١٩٨٠م ، ص ٢٣ - ٢٤.

(١٠) لطفي عبد الوهاب يحي : اليونان في مقدمة التاريخ الحضاري ، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية ، ١٩٧٨م ، ص ٤٢ - ٤٣ .

(١١) محمد كامل عياد : المرجع السابق ، ص ٢٥ - ٢٦ .

(١٢) وليام لانجر : المرجع السابق ، ص ١٠ وكذا :

لطفي عبد الوهاب يحي : دراسات في العصر الهللينستي ، دار النهضة العربية ، بيروت ١٩٧٨م ، ص ٦.

(١٣) لطفي عبد الوهاب يحي : اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري ، ص١١٢ .

(١٤) محمد كامل عياد : المرجع السابق . ص ١٢٤ .

(١٥) لطفي عبد الوهاب يحي وآخرون : التاريخ اليوناني والروماني ،ص ١٤ .

(١٦) لطفي عبد الوهاب يحي : دراسات في العصر الهلنستي ، ص ٤٨.

(١٧) ول ديورانت : قصة الحضارة ، الكتاب الأول ، ج١ ، مج ٢ ، ص ٣٠٨.

(١٨) ينتسب القرطاجيون إلى مدينة قرطاج والتي تقع على مقربة من مدينة تونس الحالية ، فيما بين « بوسعيد » و« لاجويت » ويرجع تأسيسها إلى عام ٨١٤ق.م. ، وإن زعم البعض إلى أنه يرجع إلى ما قبل ذلك ، إلى القرن الثالث عشرق.م. ، حيث ثبت الآن عدم وجود آية آثار فينيقية الأصل في تلك المناطق قبل حوالي ٧٥٠ ق.م.

هذا ويذهب البعض إلى أن اسم « قرطاج » الفينيقي مشتق من كلمتي «قرت حدشت» بمعنى المدينة أو القرية الحديثة ، ولم يبدأ التاريخ الحقيقي لقرطاج إلا منذ القرن السادس ق.م. وسرعان ما ازدهرت حتى غدت زعيمة المدن الفينقية في أواسط البحر المتوسط ، انظر :

رشيد الناضوري : المغرب الكبير ، ج١ ، بيروت ، ١٩٨١م ، ص ١٦٢ - ١٦٣ ، وكذا : -

محمد بيومي مهران : مصر والشرق الأدنى القديم(٨) بلاد الشام ، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية ، ١٤١٠هـ ، - ١٩٩٠ م، ص ١٨٤ - ١٨٨ .

جورج كونتو : الحضارة الفينيقية ، ترجمة محمد عبد الهادي شعيره ، ومراجعة الدكتور طه حسين ، القاهرة ، ١٩٦٥م ، ص ٩٨ - ٩٩ وكذا :-

Warmingtom, B.H., Carhage, London, 1960, p.p. 22, 160 - 205:
Harden, D., The Phoenicians, London, 1963, p. 54.

(١٩) تيودور جيانا كوليس : المرجع السابق ، ص ١٣٥ ، وكذ :

لطفي عبد الوهاب يحي وآخرون : التاريخ اليوناني والروماني ، ص ٤٢ - ٤٥.

(٢٠) لطفي عبد الوهاب يحي : اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري ، ص ١٥٢ - ١٥٣ .

(٢١) سيد أحمد على الناصري : المرجع السابق ، ١٣٤ - ١٣٦ .

(٢٢) محمد ياسين الحموي : تاريخ الأسطول العربي ، دمشق ، مطبعة الترقي ، ١٩٤٥م ، ص ٢٨ .

(٢٣) الأسطول يقال لمجموع السفن الحربية وهو لفظ يوناني الأصل بلفظ STOLOS ويطلق أحيانًا على المراكب البحرية المجتمعة وأحيانًا على مركب بحري واحد .

(٢٤) نخبة من الأساتذة المتخصصين : تاريخ البحرية المصرية ، جامعة الإسكندرية ، ١٩٧٩م ، ص ٣٩٧.

(٢٥) محمد ياسين الحموي : المرجع السابق ، ص ٢٩ .

(٢٦) المرجع نفسه ، ص ٣٢.

(٢٧) عبيد الله المهدي (٢٩٧ - ٣٢٢ هـ / ٩٠٩ - ٩٣٤م) أول الخلفاء العبيديون الذين حكموا تونس ، وفي عهده أزيلت بأمره أسماء الأمراء الأغالبة المكتوبة على آثاراهم وكتب عليها اسمه ، وأسس مدينتا المهدية وزويلة ، كما أخضع أهل صقلية ، وقام بأربع حملات متوالية على مصر ، كان مصيرها الفشل ، انظر :

أحمد بن عامر : تونس عبر التاريخ ، مكتبة النجاح ، تونس ، ١٩٦٠م ، ص ١٣٧ - ١٣٨.

(٢٨) نخبة من الأساتذة المتخصصين : تاريخ البحرية المصرية ، ص ٤٠٣.

(٢٩) ياسين الحموي : المرجع السابق ، ص ٣٣

(٣٠) المرجع نفسه ، ص ٣٨ - ٣٩ .

(٣١) نخبة من الأساتذة المتخصصين : تاريخ البحرية المصرية ، ص ٥٨٩.

(٣٢) سعاد ماهر : البحريـة في مصـر الإسـلامية ، دار المجتمـع العلمـي ، جـدة ١٩٧٩م ، ص ١١٤.

(٣٣) نخبة من الأساتذة المتخصصين : تاريخ البحرية المصرية ، ص ٥٨٩- ٥٩٠.

(٣٤) سعاد ماهر : المرجع السابق ، ص ١١٥,٣

(٣٥) أسرة الهبسبرج HABSBURG من أعرق وأقـدم الأسـر الحاكمـة في أوروبـا ، تعـاقبوا في حكم النمسا ، ويعود تاريخها إلى القرن العاشر الميلادي ، وبلغ حدود سيطرة حكمهـا في عهد الإمبراطور شارك الخامس على أسـبانيا وممتلكاتهـا في أمريكـا ، كذلـك أجـزاء مـن إيطاليـا إذ حكمـت نـابلي وصقلية وسـردينيا فضـلاً علـى أراضيهـا في ألمانيـا والأراضـي المنخفضة والنمسا. انظر :

Academic American Encyclopedi, New Jersey, 1980, Vol 10, p. 6.

(٣٦) أسرة فلوا Valois أنجبت ثلاثة عشر ملكـاً حكمـوا فرنسـا مـن ١٣٢٨ - ١٥٨٩م . انظر :

Ibid., Vol 19, p. 508

(٣٧)محمد عبد اللطيف البحرواي : مذكرات تاريخ أوروبا الحديثة ، مذكرات لم تنشر.

(38) BRAUDELF:THE MEDITERRANEAN AND THE MEDITERRANEAN WORLD IN THE AGE OF PHILIP II VOL. II P. 1007

(٣٩) فيليب الثاني ابن الامبراطور شارل الخامس ، ملك أسبانيا سنة ١٥٥٦ - ١٥٩٨ .

(٤٠) محمد بن عبد اللطيف البحرواي : مذكرات تاريخ أوروبا الحديث ، مذكرات لم تنشر .

(٤١) BRAUDELF:OP.CIT.VOL II,P.1007 .

(٤٢) كارثة جربة : بعد أن حرر العثمانيون مدينة طرابلس الغرب ، وجهـوا أنظـارهم لجزيـرة جربة ، التي جعل منها الأسبانيون معقلاً حصينـاً ، يعتمدون عليه في حركاتهم الهجومية ، بعد أن استولى عليها نائب مملكة صقلية في يناير ١٥٦٠م ، وأنزل بها جيشـاً ضخمـاً . جاء الأسطول العثماني مدداً للقائد طورغوريسي ، وكان هذا الأسطول الضخـم يشـمل ٨٦ سفينة حربية ، بقيادة مصطفى بياله ، فداهم جزيرة جربة بشراسه وعنف ، أسفرت عن انهزام الأسبان . انظر :

أحمد توفيق مدني : حرب الثلاثمائة عام بين الجزائر وأسبانيا ، المؤسسة الوطنية للكتـاب ، الجزائر ، ط٣ ، ١٩٨٤م ، ص ٣٠٧٨.

(43) BRAUDELEF.: OP.CIT. VOL II P. 1008

(٤٤) نيوقولاى ايفانوف : الفتح العثماني للأقطار العربية ١٥١٥ - ١٥٧٤ ترجمة يوسف عطا الله ، دار الفارابي ، بيروت ، ١٩٨٨ م ، ص ٢٣٧ - ٢٣٨.

(٤٥) الفلاندرز :FLANDERS: أحد الأقاليم المطلة على بحر الشمال ، وكان مركزاً اقتصادياً وسياسياً متطوراً للأراضى المنخفضة في العصور الوسطى وكان رجالها موصوفين بالقوة والشدة ، ولعبوا دوراً كبيراً في الحروب الصليبية في القرن الثاني عشر ، انظر:

ACADEMIC AMERICAN ENCYCLOPEDIA, VOL. 8P. 152;

(46) LOCKYERR: HABSBURG AND BOURBON 1407 - 1720 LONGMAN P. 28 - 29

(٤٧) اندري كلو : سليمان القانوني ، مثل من النماذج بين الهوية والحداثة ، دار الجيل ، بيروت ، ص ٤٥٦ ..

(٤٨) عبد العزيز محمد الشناوى : الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها ، ج٢ ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٨٠ ، ص ٨٦ - ٨٦٨.

(٤٩) شارل ديل : البندقية جمهورية أرستقراطية ، تعريب أحمد عزت عبد الكريم ، توفيق اسكندر ، دار المعارف ، القاهرة ، ص ٢٧ - ٢٨ .

(٥٠) عبد العزيز الشناوي : المرجع السابق ، ج ي ٢ ، ص ٨٦٩ .

(٥١) شارل ديل : المرجع السابق ، ص ٣٢

(٥٢) سعاد ماهر : المرجع السابق ، ص ١٣٥ .

(٥٣) عبد العزيز الشناوي : الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها ، ج ٢ ، ص ٨٨٠ .

(54) COOK M.A. : AHISTORY OF THE OTTOMAN EM PIRE TO 1730 LONDON CAMBRIDGE UNIVERSTY, p. 87

(55) IDRIS BOSTAN: OSMALI BAHRIYE TESKILATI: XVLL YUZYILDA TTERSANE - I AMIRE, TURK TARIH KURUMU BASIMEVI ANKARA, 1992, p.12

(٥٦) آندري كلو : المرجع السابق ، ص ٤٥٦ .

(57) ISMAIL HAKKI UZUN CARSILI: OSMANLI DEVLETININ MERKEZ VE BAHRIYE TESKILATI, TURK TARIH KURUMU BASIMEVI - ANKARA. p 455

(58) MEHMET ZEKI PAKALIN: OSMANLI TARIH DEYI MLERI VE TERIMLERI SOZLUGU, ISTANBUL, IYILIEGITM MILLIEGITM VOL, p.465

(59) MEHMET ZEKI PAKALINI: OP.CIT. VOL IP. 341.

(٦٠) دفاتر البحرية . تصنيف كامل كابجي رقم ٦٢٩١ سنة ١١٥٢ ، أرشيف رئاسة مجلس الوزراء اسطنبول .

(٦١) دفاتر البحرية ، تصنيف كامل كابجي رقم ٨٤٦٣ ، سنة ١٢٠٤ هـ ، ورقم ٨٤٩٤ سنة ١١١٠ هـ أرشيف رئاسة مجلس الوزراء ، اسطنبول.

(٦٢) دفارت البحرية ، تصنيف كامل كابجي ٨٧٤٧ سنة ١٢٠٢ هـ ورقم ٨٧٤٧ سنة ١٢٠٣ هـ ، رئاسة مجلس الوزراء اسطنبول .

(٦٣) دفاتر البحرية تصنيف جودت رقم ٧٣١٤ سنة ١١٥٠هـ ، أرشيف رئاسة مجلس الوزراء، اسطنبول .

(٦٤) دفتر الأمور المهمة رقم ٧ رقم ٢٨٣ سنة ٩٧٥ هـ ، بأرشيف رئاسة مجلس الوزراء ، اسطنبول

(65) ISMAIL HAKKI : OP. CIT. . P. 457.
(66) IBID P. 457.
(67) IBID, P. 457
(68) IBID. P. 458

(٦٩) دفاتر البحرية رقم ٦٥٣٩ و ٦٥٤٦ تصنيف جودت بأرشيف رئاسة مجلس الوزراء باسطنبول .

(٧٠) دفاتر البحرية تصنيف جودت رقم ٤٨٩٤ سنة ١١١٠ هـ ، ورقم ٦٥٧٩ سنة ١١٨٣ هـ ، بأرشبف رئاسة مجلس الوزراء باسطنبول .

(71) ISMAIL HAKKI: OP.CIT P. 460

(٧٢)اندري كلو : المرجع السابق ، ص ٤٥٧

(73) ISMAIL HAKKI: OP.CIT P. 460
(74) IBID.P.461
(75) MEHMET ZEKI PAKALAIN: OP. CIT, 1970 VOL.IP.341

(٧٦) القدم العثماني يعادل ٣٧,٥ سم انظر MEHMET ZEKI PAKALAIN: OP. CIT. VIL I P. 112

(77) ISMAIL HAKKI: OP.CIT P. 461 - 462.

(٧٨) الفوانيس شعار الرتبة ، وتدل على سفينة القبطان .

(79) ISMAIL HAKKI: OP.CIT P. 463 - 464.

(80) IBID. P . 464

(٨١) عبد العزيز الشناوى : المرجع السابق ، ص ٨٧٥.

(82) ISMAIL HAKKI: OP.CIT P. 466..

(٨٣) دفاتر البحرية ، تصنيف كامل كـابجي رقـم ٥٧٦٠ ، أرشيف رئاسة مجلس الـوزراء ، اسطنبول .

(٨٤) الوثيقة السابقة .

(85) ISMAIL HAKKI: OP.CITP. 467.

(٨٦) دفاتر البحرية تصنيف حودت دفاتر البحريـة رقـم ٦٤٦٨ سـنة ١٢١٢ أرشـيف رئاسـة مجلس الوزراء ، اسطنبول .

(٨٧) دفاتر البحرية تصنيف كامل كابجي ، رقم ٥٧٢٢ ، سنة ١٢٠٥هـ.

(88) ISMAIL HAKKI: OP.CIT P.468 .

(٨٩) دفاتر البحرية ، رقم ٥٧٦٠ ، تصنيف كامل كابجي ، أرشـيف رئاسة مجلس الـوزراء ، اسطنبول .

(90) IDRIS BOSTAN: OP. CIT P. 96.

(91) ISMAIL HAKKI: OP.CIT P. 469 - 470.

(٩٢) دفاتر البحرية ، تصنيف حودت رقـم ٥٤١٩ ، ٦٣٠٠ ، ٦٣٣١ ، ٦٤٦٥ ، ٦٥٤٠ ، ٦٧٣٦ ، ٧٤٩٤ ، ٧٦٢٩ ، بأرشيف رئاسة مجلس الوزراء باسطنبول .

(٩٣) دفاتر البحرية ، تصنيف كامل كابجي ، رقم ٥٧٦٠ .

(94) ISMAIL HAKKI: OP.CIT. P. 472.

(٩٥) دفاتر البحرية ، تصنيـف حـودت ، رقـم ٧٧١٦ ، ٧٧٤٧ ، في أرشـيف رئاسـة مجلس الوزراء ، اسطنبول .

(٩٦) دفتر المهمة رقم ١١٢ في رئاسة مجلس الوزراء باسطنبول .

(٩٧) عبد العزيز الشناوي : المرجع السابق ، ص ٨٧١.

(98) MEHMET ZEKI PAKALAIN: OP. CIT, VOL2 P. 189.

(99) IBID., VOL3 P. 763.

(100) MEHMET ZEKI PAKALAIN: OP. CIT, VOL3 P. 50.

(١٠١) عبد العزيز الشناوي : المرجع السابق ، ص ٨٧٣.

(١٠٢) المرجع نفسه ، ص ٨٨٣.

(103) MEHMET ZEKI PAKALAIN: OP. CIT, VOL 3, P. 465.

(١٠٤) عبد العزيز الشناوي : المرجع السابق ، ج٢ ، ص ٨٧٣.

(105) MEHMET ZEKI PAKALAIN: OP. CIT, VOL3, P. 466.

(106) IBID., VOL3, P. 155.

(107) IBID., VOL2P. 184

(١٠٨) كلمة مأخوذة من كلمة LEVANTINO الإيطالية انظر : IBID., VOL2. P. 354

(109) ISMAIL HAKKI: OP. CIT. P. 479 - 482

(110) MEHMET ZEKI PAKALAIN: OP. CIT, VOL1 P 181

(١١١) تعني أفراد غير مهمين ولايحظون بالاحترام انظر :

ISMAIL HAKKI: OP. CIT. P. 482, 483

(١١٢) تعني الفرد العاطل عن العمل ، أو الذي لديه عمل موقت .

(113) ISMAIL HAKKI: OP. CIT. P. 484

(١١٤) ISMAIL HAKKI: OP. CIT.468 نقلاً عن تاريخ لطفي (LUTFI TARIHI) مجلد ١ ص ٢٥٠

(١١٥) كلمة إيطالية وتعني الجزء السفلي من عامود السفينة .

(116) ISMAIL HAKKI: OP. CIT. P. 487, 488

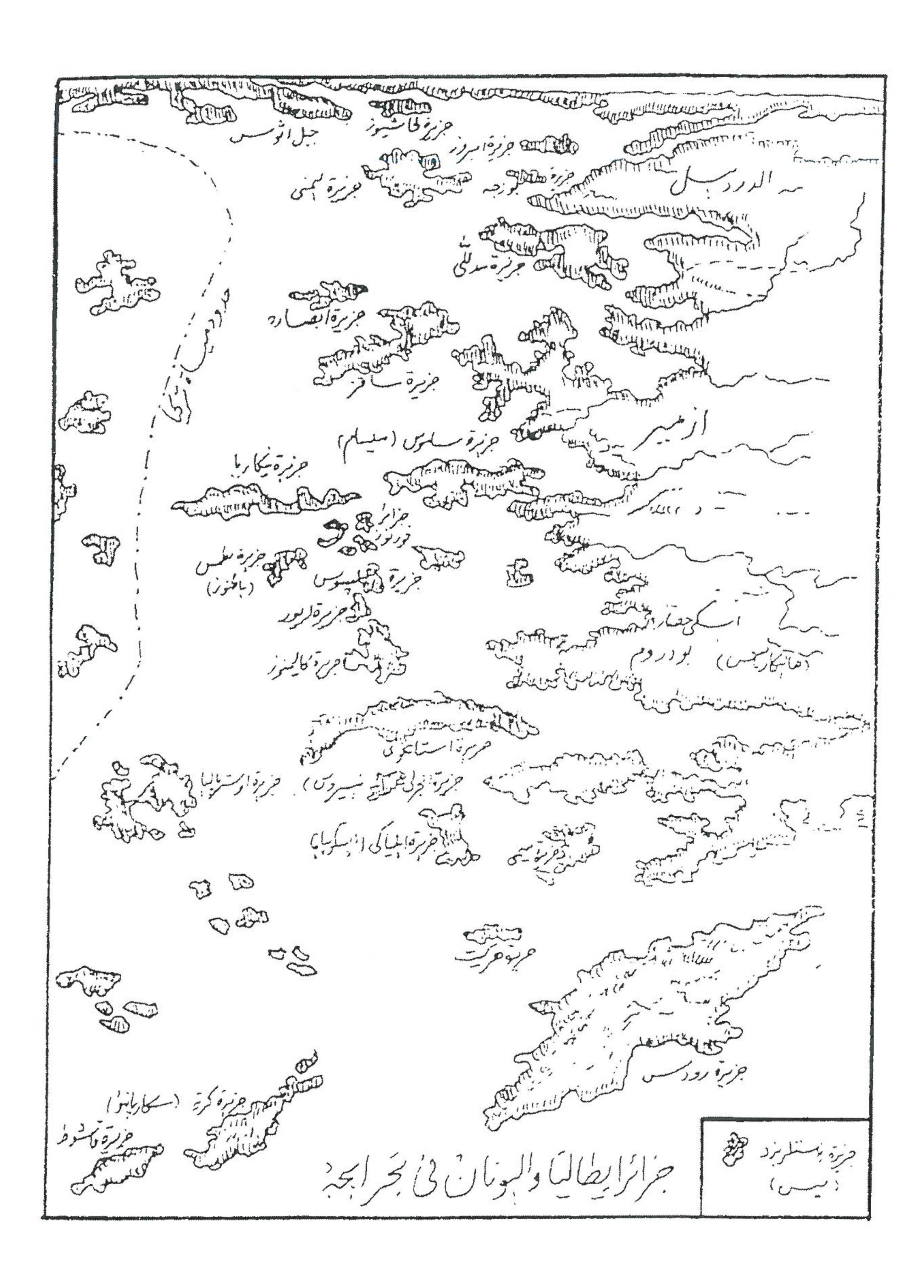
(117) IBID., P. 488, 489

(١١٨) عبد القادر بن عمر بن محمد : سيرة خير الدين ، مخطوط ، المتحف البريطاني قسم الدراسات الشرقية ، رقم ٣٢٧٠ ق١ .

(١١٩) أحمد عرابى : تاريخ الملوك العثمانية والصدور ومشايخ الإسلام والقبودانات مخطوط ، مكتبة سوهاج رقم ٣٣٤ت ، ق ٢٥ .



البحر الأسود
تراقية
الهلسبونتس
اسيروس
ليسبوس
ليمنوس
ثساليه
ليديه
اتيكا
رودس
كريت
بلاد اليونان
ومنطقة
بحر ايجة


جزائر ايطاليا واليونان فى بحر ايجه
الدردنيل
ازمير
جزيرة رودس
جزيرة كريت
جبل اثوس
جزيرة سلونيك (سيس)

البحر الأبيض المتوسط في القرن السادس عشر

المصادر والمراجع

أولاً : المصادر العربية :

١ - أحمد عرابى : تاريخ الملوك العثمانية والصدور ومشايخ الإسلام والقبودانات، مخطوط فى مكتبة سوهاج تحت رقم ٣٣٤ ت .

٢ - عبد القادر بن عمر بن محمد : سيرة خير الدين باشا ، مخطوط بالمتحف البريطانى ، قسم الدراسات الشرقية برقم ٣٢٧٠ .

ثانيًا : المصادر التركية :

١ - دفتر الأمور المهمة رقم ١١٢,٧ ، أرشيف رئاسة مجلس الوزراء أسطنبول .

٢ - دفاتر البحرية ، تصنيف جودت ، رقم ٤٨٩٤ ، ٥٤١٩ ، ٦٣٠٠ ، ٦٣١٤، ٦٣٣١ ، ٦٤٦٥ ، ٦٤٦٨ ، ٦٥٣٩ ، ٧٥٤٠ ، ٦٥٤٦ ، ٦٥٧٩ ، ٦٧٣٦ ، ٧٤٩٤ ، ٧٦٢٩ ، ٧٧١٦ ، ٧٧٤٧ ، أرشيف رئاسة مجلس الوزراء أسطنبول .

٣ - دفاتر البحرية ، تصنيف كامل كابجى رقم ٧٥٢٢ ، ٧٥٦٠ ، ٦٢٩١ ، ٨٤٦٣ ، ٨٧٤٧ .

ثالثًا : المراجع العربية :

١ - أحمد بن عامر : تونس عبر التاريخ ، مكتبة النجاح ، تونس ، ١٩٦٠ .

٢ - أحمد توفيق مدنى : حرب الثلاثمائة عام بين الجزائر وأسبانيا ، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، ١٩٨٤م .

٣ - حسين الشيخ : دراسات فى تارخ حضارة اليونان والرومان ، دار المعرفة الجامعية الأسكندرية ، ١٩٨٧م .

٤ - رشيد الناضورى : المغرب الكبير ، الجزء الأول ، بيروت ، ١٩٨١ .

٥ - سعاد ماهر : البحرية فى مصر الإسلامية: دار المجتمع العلمى ، جدة ١٩٧٩.

٦ - سيد أحمد على الناصرى : الإغريق تاريخهم وحضارتهم ، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٨٧ .

٧ - عبد اللطيف أحمد على : التاريخ اليونانى العصر الهيلادى ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٨١ .

٨ - عبد العزيز محمد الشناوى ، الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٨٠ .

٩ - لطفى عبد الوهاب يحى : دراسات فى العصر الهللينستى ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٧٨ .

١٠ - محمد بيومى مهران : مصر والشرق الأدنى القديم (٨) بلاد الشام ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩٠م .

١١ - محمد عبد اللطيف البحراوى : مذكرات تاريخ أوربا الحديثة ، ألقبت على طلاب جامعة الجزائر ، مذكرات لم تنشر .

١٢ - محمد كامل عياد : تاريخ اليونان ، دار الفكر العربى ، دمشق ، ١٩٨٠ .

١٣ - محمد ياسين حموى : تاريخ الأسطول العربى ، مطبعة الترقى ، دمشق ، ١٩٤٥ .

١٤ - نخبة من الأساتذة المتخصصين بجامعة الإسكندرية : تاريخ البحرية المصرية ، جامعة الإسكندرية ، الإسكندرية ، ١٩٧٩ .

رابعًا : المراجع الأجنبية المترجمة :

١ - أندرى كلو : سليمان القانون مثل من النماذج بين الهوية والحداثة ، تعريب البشير بن سلامة ، در الجيل ، بيروت ، ١٩٩١م .

٢ - تيودور جيانا كوليس : اليونان شعبها وأرضها، ترجمة محمد أمين رستم ، دار النهضة العربية القاهرة .

٣ - جورج كونتو : الحضارة الفينيقية ، ترجمة محمد عبد الهادى شعيره ، مراجعة الدكتور / طه حسين ، القاهرة ، ١٩٦٥ .

٤ - جيزه - ويلر ، جى ترنتون كوستميد ، ريشارو . ب . تومـان : جغرافيـة العـ الإقليمية ، ترجمة محمد حامد الطائى وآخرون ، دار مكتبة الحياة ، بيروت .

٥ - شارل ديل : البندقية جمهورية ارستقراطية ، تعريب أحمد عـزت عبـد الكر وتوفيق إسكندر ، دار المعارف بمصر ، القاهرة ، ١٩٤٨ .

٦ - نيوقـولاى ايفـانوف : الفتـح العثمـانى للأقطـار العربيـة ١٥١٥ - ١٥٧٤ ترجمة يوسف عطا الله ، دار الفارابى ، بيروت ، ١٩٨٨ .

٧ - ول ديورانت : قصة الحضارة : ترجمة محمد بدران ، دار الجيل ، بيروت ، ١٩٥٣

٨ - وليام لانجر : موسوعة تاريخ العالم ، ترجمة محمد سليم سالم ، النهضة المصـ القاهرة .

خامسًا : المراجع التركية :

IDRIS BOSTAN : OSMANLI BAHRIYE TESKILATI : XVII. YUZYILDA TERSANE 1 AMIRE. TURK TARIH TARIH KURUMU BASIMEVI ANKAR, A 1992.

ISMAIL HAKKI UZUN CARSILI : OSMANLI DEVLETININ MERKEZ VE. BAHRIYE TESKILATI, FO TURK TARIH KURUMU BASIMEVE - ANKARA, 1988.

MEHMET ZAKI PAKALIN : OSMANLI TARIH DEYMLERI VE TERIMLERI, ISTANBL, 1971.

سادسًا : المراجع الإنجليزية :

BRAUDEL, F. : THE MEDITERRANEAN AND THE MEDITRRANEAN WORLD IN THE AGE OF PHILIP II LONDON 1981.

COOK, M. A : AHISTORY OF THE OTTAMAN EMPIRE 1407 1720, CAMBREDGE, 1980.

HARDEN, D, : THE PHENICIANS, LONDON, 1963.

LOCKYER, R : HABSBURG & BOURBON EUROPE LONDON, 1974.

WARMINGTOM, B, H, : CARTHAGE, LONDON, 1960